

**repository.ub.ac.id**

**PENERAPAN PASAL 285 UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 22  
TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP  
KENDARAAN VESPA PRODUKSI SEBELUM TAHUN 1980**

**( Studi di Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya Satuan Lalu Lintas)**

**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat Memperoleh Gelar Kesarjanaan Dalam Ilmu  
Hukum**

**Oleh:**

**DODY TUA SAPUTRA PAKPAHAN**

**145010101111013**



**KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**

**FAKULTAS HUKUM**

**MALANG**

**2018**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**

**HALAMAN PENGESAHAN**

**PENERAPAN PASAL 285 UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN  
JALAN TERHADAP KENDARAAN VESPA PRODUKSI SEBELUM  
TAHUN 1980**

**( Studi di Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya Satuan Lalu Lintas)**

**OLEH :**

**DODY TUA SAPUTRA PAKPAHAN**

**145010101111013**

Skripsi ini telah disahkan pada tanggal :

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

Dr. Ismail Navianto, S.H., M.H.

Ardi Ferdian, S.H., M.Kn.

NIP. 19550212 198503 1 003

NIP. 19830930 200912 1 003

Mengetahui,  
Ketua Hukum Pidana

Mengetahui  
Dekan Fakultas Hukum

Dr. Yulianti, S.H., LL.M.

NIP. 19660710 199203 2 003

Dr. Rachmad Safa'at, S.H., M.Si

NIP. 19620805 198802 1 001

**PENERAPAN PASAL 285 UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN  
JALAN TERHADAP KENDARAAN VESPA PRODUKSI SEBELUM TAHUN  
1980**

**( Studi di Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya Satuan Lalu Lintas)**

**Dody Tua Saputra Pakpahan, Dr. Ismail Navianto, S.H., M.H., Ardi Ferdian,  
S.H., M.Kn.**

Fakultas Hukum Universitas Brawijaya

Email : dodytua@gmail.com

**ABSTRAK**

Pada skripsi ini dilatar belakangi bahwa berdasarkan pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam pelaksanaannya oleh Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya Bagian Satuan Lalu Lintas belum ditegakkan sebagaimana mestinya terhadap kendaraan Vespa produksi sebelum tahun 1980. Kendaraan Vespa produksi sebelum tahun 1980 tidak sesuai dengan kelengkapan kendaraan seperti dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris, pendekatan yang digunakan adalah yuridis sosiologis. Teknik pengambilan data, Wawancara, Angket (kuesioner), Observasi. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa pihak Kepolisian Satuan Lalu Lintas Kota Surabaya belum menerapkan pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap kendaraan Vespa produksi sebelum tahun 1980.

Kata Kunci: Penerapan, Kendaraan, Vespa produksi sebelum tahun 1980

**IMPLEMENTATION OF ARTICLE 285 OF LAW OF THE REPUBLIC OF  
INDONESIA NUMBER 22 OF 2009 ON TRAFFIC AND ROAD TRANSPORT  
REGARDING VESPA (MOTOR SCOOTER) MANUFACTURED EARLIER  
THAN 1980**

**(A study in Sub-regional Police Department of Surabaya Metropolitan City of  
Road Traffic Unit)**

**Dody Tua Saputra Pakpahan, Dr. Ismail Navianto, S.H., M.H., Ardi Ferdian,  
S.H., M.Kn.**

Faculty of Law Universitas Brawijaya

Email: [dodytua@gmail.com](mailto:dodytua@gmail.com)

**ABSTRACT**

This research is based on the study on Article 285 of Law of the Republic of Indonesia Number 22 of 2009 on Road Traffic and Transport. It was found that the law has not been appropriately implemented by the Traffic Unit of Sub-regional Police Department of Surabaya Metropolitan City regarding the Vespa motor scooters that are manufactured earlier than 1980. This type of two-wheeled vehicle has not met the requirement as regulated in the Law of the Republic of Indonesia Number 22 of 2009 on Road Traffic and Transport.

Empirical juridical research method along with socio-juridical approach was employed, while the data was obtained from interviews, observation, and questionnaire. The research result reveals that the Traffic Unit has not appropriately implemented Article 285 of Law of the Republic of Indonesia Number 22 of 2009 on Road Traffic and Transport related to the Vespa scooters manufactured before 1980.

**Keywords:** implementation, vehicle, Vespa manufactured earlier than 1980

## KATA PENGANTAR

Segala Puji Syukur Penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Meha Esa yang telah memberikan rahmat dan karunia hingga penulis dapat sampai pada tahap ini, khususnya dengan selesainya skripsi ini. Atas partisipasinya dan segala masukannya, penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Bapak Dr. Rachmad Safa'at, SH., M.Si., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya;
2. Bapak Dr. Ismail Navianto, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing Utama yang telah meluangkan waktu dan memberi arahan untuk membimbing selama proses penyusunan skripsi ini;
3. Bapak Ardi Ferdian, S.H., M.Kn selaku Dosen Pembimbing Pendamping yang telah meluangkan waktu untuk membimbing dengan penuh kesabaran selama proses penyusunan skripsi ini;
4. Bapak Elis Ronius Pakpahan dan Mama Nurmiaty Rosfride Saragih selaku orangtua penulis yang selalu mendoakan, memberikan semangat dan motivasi sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini;
5. Kepada saudara penulis, yang memberi arahan dan motivasi serta membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Siska Meida Sari Pakpahan, Sonia Anjelita Pakpahan, David Ray Aditya yang selalu memberikan doa dan dukungan kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
6. Kepada Kol(Pur) Drs. Mulyono Wirno, Msc dan Dra Ros. R. br Pakpahan yang memotifasi penulis dan memberi arahan untuk penulis. Selaku orang tua penulis selama di Kota Malang.



7. Persekutuan Mahasiswa Kristen (PMK) Dei Filii Fakultas Hukum selaku keluarga penulis di dalam kampus maupun di luar kampus yang tetap memberi doa, dukungan, dan semangat kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
8. Teman seperantauan penulis AUDIMA (Anak Rantau Dairi Malang) selaku keluarga penulis di dalam kampus maupun di luar kampus yang tetap memberi doa, dukungan, dan semangat kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
9. Kendaraan Vespa penulis yang bernama Lowtox yang membawa penulis selama berada di Malang dan menjadi inspirasi penulis hingga menyelesaikan skripsi ini.
10. Keluarga penulis satu angkatan selama di Malang yang selalu mendukung penulis dalam menyelesaikan Skripsi ini Andre Awel Marbun, Brian Yuristio, Andreas Immanuel Sinaga, Kalila Desi Jujana, Natasya Asniya Simangunsong, Jessy Purba, Chikita Murti, Wilmar Daniel, Leon Simanjuntak, Sifra Pua Samosir. Panca Basuki, Joseph Lubis.
11. Teman-teman penulis yang selalu mendukung penulis selama di Malang Gabriela Tigrisani Sitorus, Jodie Jiehan, Bea Simanjuntak, Elsa Evangelista, Arygain Sinaga, Abelardo Simanjuntak, Andreas Unjur Pakpahan, Ken Resa Wiratama, Abizar Hardianto, Joshua Sihite, Meliz Girsang, Benny Sijabat, Immanuel Sampetua Simarmata, Refo bale, Marvin Siahaan, Sammy Hutahuruk, Nico Marbun, Glen Sidabutar, Edwin Hansel dan teman-teman lainnya angkatan 2015, 2016, 2017.

12. Teman satu kost Seventina sebagai keluarga di lingkungan tempat tinggal penulis yang memberi doa, semangat, dan membantu penulis dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini.

13. Dan pihak-pihak lain yang turut membantu penulis dan memberkan doa serta semangat kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, Demi kesempurnaan skripsi ini, saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Penulis ucapkan mohon maaf apabila terdapat kesalahan dalam skripsi ini. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi pembaca khususnya mahasiswa Fakultas Hukum.

Malang, 7 Juni 2018

Penulis: Dody Tua Saputra Pakpahan

## DAFTAR ISI

Halaman Pengesahan .....	i
Kata Pengantar .....	iii
Daftar Isi .....	vi
Ringkasan.....	vii
Summary .....	ix
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Orisinalitas Penelitian.....	8
C. Rumusan Masalah .....	10
D. Tujuan Penelitian.....	10
E. Manfaat Penelitian .....	11
F. Sistematika Penulisan .....	12
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>15</b>
A. Tinjauan Umum tentang Pelanggaran Lalu Lintas .....	15
B. Tinjauan Umum tentang Teori Penegakan Hukum .....	18
C. Tinjauan Umum tentang Teori , Fungsi dan Wewenang Kepolisian Republik Indonesia   Satuan Lalu Lintas .....	23
D. Tinjauan Umum tentang Vespa Produksi tahun sebelum 1980 .....	25
E. Tinjauan Umum tentang pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	29
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>34</b>
A. Metode Penelitian.....	34
A.1. Jenis Penelitian .....	34
A.2. Pendekatan Penelitian .....	35
A.3. Lokasi Penelitian .....	35
A.4. Jenis dan Sumber Data .....	36
A.5. Teknik Pengambilan Data .....	38
A.6. Populasi, Sampel, Responden .....	40
A.7. Teknik Analisis Data .....	41
A.8. Definisi Operasional.....	41
B. Sistematika Penulisan .....	42



<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>45</b>
A. Gambaran Umum Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya.....	45
B. Penerapan pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	50
C. Hambatan Satuan lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya dalam menerapkan pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan nagkutan Jalan .....	66
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>71</b>
A. Kesimpulan.....	71
B. Saran.....	73
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	
Tabel 1.1. Jumlah Komunitas/Club Vespa di Kota Surabaya .....	5
Tabel 1.2. Orisinalitas Penelitian .....	8
Tabel A.1. Daftar POLSEK dibawah POLRESTABES Surabaya .....	45
Tabel B.1. Data Pelanggaran Lalu Lintas periode bulan Januari-Desember 2017 .....	55
Tabel B.1.1 Jenis Pelanggaran Lalu Lintas periode Januari-Desember 2017..	56
Tabel B.1.2.Data Pelanggaran Lalu Lintas menurut profesi periode Januari-Desember 2017 .....	58
Tabel B.1.3. Data Pelanggaran Lalu Lintas menurut pendidikan periode Januari-Desember 2017 .....	59
<b>DAFTAR BAGAN .....</b>	
Bagan A.1. Struktur organisasi Kepolisian Resor Kota Besar .....	46
Bagan A.1.1 Struktur organisasi Satuan Lalu Lintas .....	47
<b>DAFTAR Diagram.....</b>	
Diagram B.1. Data Pengendara Vespa .....	62
Diagram B.2. Data Pengendara Vespa .....	64
<b>DAFTAR Gambar .....</b>	
Gambar 1.1. Vespa produksi tahun 1946-1980 .....	27

## RINGKASAN

Dody Tua Saputra Pakpahan, PENERAPAN PASAL 285 UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP KENDARAAN VESPA PRODUKSI SEBELUM TAHUN 1980, Mei 2018 ( Studi di Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya Satuan Lalu Lintas) Dr. Ismail Navianto, S.H., M.H., Ardi Ferdian, S.H., M.Kn., Faculty of Law University Brawijaya.

Pada skripsi ini dilatar belakangi bahwa berdasarkan pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam pelaksanaannya oleh Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya Bagian Satuan Lalu Lintas belum ditegakkan sebagaimana mestinya terhadap kendaraan Vespa produksi sebelum tahun 1980. Kendaraan Vespa produksi sebelum tahun 1980 tidak sesuai dengan kelengkapan kendaraan seperti dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris, pendekatan yang digunakan adalah yuridis sosiologis. Teknik pengambilan data, Wawancara, Angket (kuesioner), Observasi. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa pihak Kepolisian Satuan Lalu Lintas Kota Surabaya belum menerapkan pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap kendaraan Vespa produksi sebelum tahun 1980.

Kata Kunci: Penerapan, Kendaraan, Vespa produksi sebelum tahun 1980

## SUMMARY

Dody Elders Saputra Pakpahan, the implementation of Article 285 LAWS OF THE REPUBLIC OF INDONESIA Number 22 Year 2009 ABOUT TRAFFIC AND TRANSPORTATION ROAD TOWARD THE VEHICLE VESPA PRODUCTION BEFORE THE YEAR 1980, May 2018 ( study in the great city of Surabaya Markas Besar Police Traffic Unit) Dr. Ismail Navianto, S.H., M.H., Ardi Ferdian, S.H., M.Kn., Faculty of Law University Brawijaya.

On this bachelor theses based on that based on Article 285 laws of the Republic of Indonesia Number 22 Year 2009 about Traffic and transportation road. In pelaksanaannya by Markas Besar Police Great City Surabaya The Traffic unit has not been enforced properly against the vehicle Vespa production before the year 1980. Vespa vehicle production before the year 1980 is not in accordance with the completeness of the vehicle such as in the laws of the Republic of Indonesia Number 22 Year 2009 about Traffic and transportation road.

This research uses the judicial method empirical, approach that is used is the normative sociological. Data loading technique, Interview, Questionnaires (questionnaire), observations. The results of the study showed that the police unit of Surabaya City Traffic not apply article 285 laws of the Republic of Indonesia Number 22 Year 2009 about Traffic and transportation road toward the vehicle Vespa production before the year 1980.

Key Words: Implementation, vehicles, Vespa production before the year 1980

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A.Latar Belakang

Dewasa ini kendaraan bermotor adalah alat transportasi yang sangat memudahkan orang dalam berpergian jarak jauh maupun jarak dekat. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang di gerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel.<sup>1</sup> Sepeda motor menjadi prioritas semua orang, tidak heran jika hampir semua keluarga memiliki sepeda motor dan membekali anaknya yang merupakan seorang pelajar dengan sepeda motor untuk berangkat ke sekolah mereka masing masing.

Transportasi atau pengangkutan adalah sarana yang dibutuhkan oleh masyarakat Indonesia dalam berkehidupan sehari-hari. Transportasi tersebut sangat dibutuhkan masyarakat Indonesia karena banyak faktor diantaranya, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau, perairan yang sebagian besar berupa lautan yang mendorong pengangkutan diperlukan melalui jalur darat, laut dan udara untuk menjangkau wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia

Sepeda motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga

---

<sup>1</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1 ayat (8)

tanpa rumah-rumah<sup>2</sup>. Masuknya kendaraan bermotor dari berbagai Negara ke Indonesia yang di rancang secara modern dan ramah lingkungan membuat dan harga yang terjangkau, membuat masyarakat Indonesia mudah untuk mendapatkan motor dengan gaya hidupnya masing-masing.

Banyaknya kendaraan bermotor masuk di Indonesia dengan berbagai merek yang menembus pasar di Indonesia. Antusias masyarakat Indonesia sangat positif terhadap kendaraan bermotor tersebut. Namun dalam tulisan ini penulis membahas tentang kendaraan bermotor yang bermerek Vespa yang di Produksi di Italia.

Vespa diproduksi oleh sebuah pabrik yang bernama piaggio. Pada awalnya pabrik Piaggio hanya memproduksi kapal pesiar mewah. Namun, seiring berjalannya waktu, Piaggio juga memproduksi lokomotif dan gerbong kereta api, mobil vans, trem, dan body karoseri truk. Perang Dunia ke I berpengaruh juga pada perkembangan Piaggio yang memproduksi pesawat terbang. Pada tahun 1917 Piaggio membangun pabrik di Pisa tepatnya di Pontedera dan menjadi pusat produksi pesawat (propellers, mesin pesawat, dan aircraft) hingga setelah Perang Dunia II lahirnya produk otomotif yang fenomenal yaitu Vespa<sup>3</sup>.

Pada saat perang dunia II Enrico Piaggio anak dari Rinaldo Piaggio perekonomian di Italia sedang buruk, lalu Enrico memutuskan untuk mendesain alat transportasi murah dan bekerjasama dengan D'Ascanio yaitu insinyur di bidang penerbangan yang membuat helikopter modern pertama Piaggio, lalu mereka membuat revolusi

---

<sup>2</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1 ayat (20)

<sup>3</sup> Dikutip dari <http://www.infobacan.com/2015/05/sejarah-vespa-piaggio-indonesia-model-klasik-modern.html> di akses tanggal 17 Januari 2018 Pukul 11:00



kendaraan baru, dengan membayangkan kendaraan dengan menggunakan “*monocoque*” yaitu garpu depan yang menjepit ban seperti ban pesawat sehingga mudah untuk penggantian ban, dan hasilnya sebuah desain, yang terinspirasi dari pesawat, yang sampai saat ini berbeda dengan kendaraan lain<sup>4</sup>. Vespa yang pertama kali di keluarkan produk motor yang berseri MP5 (moto piaggio 5) paperino pada tahun 1943.

Vespa congo sangat berpengaruh terhadap masuknya kendaraan vespa di Indonesia. Vespa congo adalah vespa yang di berikan pemerintah terhadap pasukan penjaga perdamaian Indonesia yang bertugas di congo. Indonesia mulai turut serta mengirim pasukannya sebagai bagian dari pasukan penjaga perdamaian PBB sejak 1957.

Vespa adalah kendaraan bermotor yang masuk ke Indonesia pada tahun 1960 melalui ATPM (Agen Tunggal Pemegang Merk) PT Danmotors Vespa Indonesia/DVI di Pulo Gadung Jakarta yang sekarang sudah tidak aktif lagi<sup>5</sup>. Pada tahun itu Vespa termasuk barang mahal yang mempunyai nilai tinggi dalam penjualannya. Vespa dapat dikatakan kebutuhan tersier pada masa itu di Indonesia .

Dalam perkembangan kendaraan bermotor yang semakin maju, semakin banyak pula standar sebuah kendaraan bermotor. Sesuai dengan kapasitas maupun kinerja dan kelayakan kendaraan tersebut yang diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diatur

---

<sup>4</sup>Dikutip dari [https://www.kompasiana.com/andreamartin/vespa-dan-sejarah\\_54f3fac4745513992b6c84b1](https://www.kompasiana.com/andreamartin/vespa-dan-sejarah_54f3fac4745513992b6c84b1) diakses tanggal 17 Januari 2018 Pukul 13:00

<sup>5</sup>Dikutip dari <https://nickyaje.wordpress.com/2016/01/10/sejarah-vespa-masuk-di-indonesia/> diakses tanggal 17 Januari 2018 Pukul 09:30

syarat teknis dan laik jalan kendaraan bermotor. Yang menunjukkan standar kendaraan bermotor yang layak di Indonesia.

Dalam pasal 106 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan tertulis "*Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan layak jalan*". Persyaratan teknis diatur dalam pasal 48

*Pasal 48:*

1. *Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan*
2. *Persyaratan teknis sebagaimana di maksud dalam pasal (1) terdiri atas*
  - a. *Susunan*
  - b. *Perlengkapan*
  - c. *Ukuran*
  - d. *Karoseri*
  - e. *Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya*
  - f. *Pemuatan*
  - g. *Penggunaan*
  - h. *Penggandengan kendaraan bermotor*
  - i. *Penempelan kendaraan bermotor*
3. *Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang di ukur sekurang-kurangnya terdiri atas*
  - a. *Emisi gas buang*
  - b. *Kebisingan suara*
  - c. *Efisiensi sistem rem utama*
  - d. *Efisiensi sistem rem parkir*
  - e. *Kincup roda depan*
  - f. *Daya pancar dan arah sinar lampu utama*
  - g. *Radius putar*
  - h. *Akurasi alat penunjuk kecepatan*
  - i. *Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban*
  - j. *Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan*

Dalam peraturan tersebut peran penegak hukum sangatlah penting dalam menegakkan hukum yang terdapat dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Transportasi jalan raya yang efisien bergantung pada kinerja berbagai unsur penting namun kinerja polisi lalu-lintas adalah salah satu unsur penting dalam setiap program untuk mengatur transportasi jalan raya agar bisa beroperasi secara efisien dan untuk meminimalkan kesia-siaan.<sup>6</sup>

Hasil pra survey yang dilakukan penulis di kota Surabaya, vespa produksi sebelum tahun 1980 tidak sesuai dengan pasal 48 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Vespa tersebut masih banyak di pakai dan masih beroperasi di jalanan kota Surabaya. Berikut jumlah club Vespa dan anggotanya di kota Surabaya.

Tabel 1.1 Jumlah Komunitas/Club Vespa di Kota Surabaya

NO	Nama Club Vespa	Jumlah Anggota
1	SCOOTER SURABAYA CLUB (SCC)	35 ORANG
2	CREATIFE VESPA SURABAYA (CREVAS)	50 ORANG
3	SURABAYA METROPOLIS SCOOTER (SMS)	30 ORANG
4	SCOOTER BIKERS CLUB (SBC)	60 ORANG

<sup>6</sup> Andrew R Cecil, et al, *Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Nuansa, Bandung, 2011, hal. 27

5	SCOOTER MANIA CREW SURABAYA (SONIC)	40 ORANG
6	SCOOTER GARIS KERAS(SGK)	25 ORANG
7	OKKASSI	45 ORANG
8	CANGKRUAN SCOOTER SUROBOYO (CSS)	38 ORANG
9	KOCAK-KACIK	40 ORANG
10	SCOOTER CLUB (SC)	35 ORANG
11	SCOOTER OWNER GROUP (SOG SURABAYA)	40 ORANG
12	VESPA COWBOY SURABAYA	30 ORANG
13	VESPA SOERABAJA METOKEK (VSM)	25 ORANG

Sumber: Data Sekunder, Diolah, 2018

Mengacu kepada data survey yang dilakukan penulis pengendara Vespa yang masuk club/komunitas sekitar 493 kendaraan Vespa. Namun setelah diteliti, ada juga pengendara Vespa di Surabaya yang tidak masuk club maupun komunitas karena alasan-alasan tertentu.

Dalam hal ini pengendara vespa produksi sebelum tahun 1980 ada acuan-acuan yang harus diperhatikan sesuai peraturan yang berlaku. Aturan yang dimaksud

terdapat pada pasal 285 ayat (1) dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa

*“setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di jalan yang tidak memenuhi syarat teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (3) jucto pasal 48 ayat(2) dan ayat (3) dipidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu)”*

Vespa produksi tahun sebelum tahun 1980 secara orisinilnya yang dibuat langsung oleh pabrik piaggio tidak sesuai dengan standar kendaraan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dapat dilihat dari vespa itu sendiri menurut survey yang dilakukan penulis vespa produksi tahun sebelum 1980 tidak memiliki lampu penunjuk arah yang dimana kegunaan lampu ini sangat lah penting disaat berkendara di jalan raya. Karena sudah termasuk barang yang sudah lama vespa produksi tahun sebelum 1980 tidak memiliki alat pengukur kecepatan sehingga dapat mempengaruhi pengendara dalam mengukur laju kecepatan kendaraan tersebut. Vespa produksi sebelum tahun 1980 dari knalpot sangatlah mengganggu pengendara lain karena sangat bising dan menimbulkan banyak asap.

Dari uraian diatas ada permasalahan yang menerangkan jelas adanya ketidaksesuaian antara kenyataan yang terjadi dalam masyarakat khususnya di kota Surabaya dengan kenyataan yang seharusnya ada di dalam masyarakat seperti yang



diemban Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Maka berdasarkan uraian latar belakang tersebut, Penulis tertarik untuk mengkaji permasalahan tersebut dengan judul: **“Penerapan pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan terhadap kendaraan vespa produksi sebelum tahun 1980 ( Studi di Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya)”**

#### B.Orisinalitas Penelitian

Tabel 1.2 Orisinalitas Penelitian

No	Tahun Penelitian	Nama Peniliti dan Asal Instansi	Judul Penelitian	Rumusan Masalah
1	2016	Sri Rahayu Universitas Lampung	Presepsi masyarakat terhadap pelanggaran lalu lintas berdasarkan UU no 22 tahun 2009 di desa bahway kecamatan balik bukit kabupaten lampung barat	1.Bagaimana Presepsi masyarakat terhadap pelanggaran lalu lintas berdasarkan UU no 22 tahun 2009 di desa bahway

				kecamatan balik bukit kabupaten lampung barat?
2	2013	Rafiuddin B1108868 Universitas Hasanuddin Makasar	Implementasi Pasal 280 UU no 20 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (studi kasus di Kota Makassar)	1. Bagaimanakah Implementasi Pasal 280 UU no 20 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di kota Makassar? 2. Apakah kendala- kendala Implementasi Pasal 280 UU no 20 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di kota Makassar?

### **C. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana Penerapan pasal 285 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tahun terhadap kendaraan vespa produksi sebelum tahun 1980?
2. Apa hambatan Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya dalam menerapkan pasal 285 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tahun terhadap kendaraan vespa produksi sebelum tahun 1980?

### **D. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui dan menganalisis tentang penerapan pasal 285 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya terhadap vespa produksi sebelum tahun 1980
2. Mengidentifikasi faktor-faktor penghambat dalam penerapan pasal 285 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di kota Surabaya

## **E.Manfaat Penelitian**

### **A. Manfaat Teoritis**

Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan perkembangan ilmu hukum pidana yang terkait mengenai pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan terhadap kendaraan vespa produksi sebelum tahun 1980

### **B. Manfaat Praktis**

1. Bagi aparat kepolisian Lalulintas, penelitian ini dapat dijadikan referensi bagi pihak yang berwajib bahwa yang kenyataan yang terjadi di masyarakat tidak sesuai dengan apa yang telah diatur di dalam Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan
2. Bagi masyarakat, memberikan tambahan teori dan informasi khususnya pada pengguna kendaraan vespa produk sebelum 1980 bahwa adanya peraturan kendaraan bermotor sesuai Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di kota Surabaya
3. Bagi akademis, penelitian ini diharapkan dapat dijadikan dokumen akademisi yang berguna sebagai referensi untuk penulisan perkembangan Lalu lintas dan penerapan pasal dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

## **F.Sistematika Penulisan**

Untuk mempermudah pemahaman materi, maka penelitian ini dibagi menjadi 5 (lima) bab yang berurutan dan saling berhubungan satu dengan yang lain. Di bawah ini adalah uraian isi dari setiap bab secara garis besar dapat dilihat sebagai berikut:

### **Bab I. Pendahuluan**

Pada bagian ini berisi mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dari penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan untuk memberikan gambaran yang jelas terhadap sistematika skripsi ini.

### **Bab II. Tinjauan Pustaka**

Pada bagian ini dijelaskan mengenai pengertian dan istilah serta aturan-aturan yang berhubungan dengan Penerapan pasal 285 Undang-Undang Republik Indonesia No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap kendaraan Vespa produksi sebelum tahun 1980. Sumber-sumber pustaka yang digunakan oleh peneliti dalam bab ini diperoleh dari literatur , jurnal, dan informasi-informasi dari internet yang berkaitan dengan masalah yang dibahas oleh peneliti.

### **Bab III. Metode Penelitian**

Dalam bab ini, dibahas tentang jenis penelitian, pendekatan yang dipakai hingga analisis bahan hukum. Adapun isi dari bab ini meliputi:

a. Jenis Penelitian ;



- b. Jenis Pendekatan ;
- c. Alasan Pemilihan Lokasi ;
- d. Sumber Data ;
- e. Teknik Pengumpulan Data ;
- f. Populasi, Sampel dan Responden
- g. Teknik Analisis Data ;
- h. Defenisi Operasional ;

#### **Bab IV. Hasil dan Pembahasan**

Dalam bab ini berisi tentang hasil dari penelitian yang antara lain mengenai gambaran lokasi penelitian secara umum, kondisi di lapangan, kendala dan upaya untuk mengatasi masalah dalam Penerapan pasal 285 Undang-Undang Republik Indonesia No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap kendaraan Vespa produksi sebelum tahun 1980, serta analisis dan pembahasan yang diberikan oleh peneliti terhadap data primer dan data sekunder yang diperoleh selama penelitian.

#### **Bab V. Penutup**

Dalam bab ini berisi tentang Kesimpulan dan Saran. Kesimpulan sendiri ialah pernyataan singkat, jelas, dan sistematis dari keseluruhan hasil analisis dalam sebuah penelitian. Sedangkan saran ialah usul atau masukan dari peneliti yang berkaitan dengan pemecahan masalah. Dan ke depannya masukan yang terdapat di dalam saran bisa ditujukan kepada pihak yang berkaitan dengan masalah yang dibahas oleh peneliti.

### Daftar Pustaka

Daftar pustaka sendiri berisi sumber atau bahan rujukan yang digunakan oleh peneliti dalam menganalisis permasalahan yang diteliti. Seperti buku, jurnal, serta peraturan perundang-undangan yang terkait.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Pelanggaran Lalu Lintas

Lalu lintas adalah wadah atau tempat transportasi untuk melakukan mobilitas yang memadukan atau penghubung wilayah satu dengan yang lain. Sehingga dengan perkembangan zaman yang cepat dan banyaknya transportasi maka lalu lintas perlu di kembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah dan pelosok daratan.

Lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan harus di tingkatkan agar lebih luas daya jangkau dan pelayanan masyarakat dan antar unsur terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat dalam penyelesaian lalu lintas dan angkutan jalan, serta dalam pengembangannya mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Dalam memahami lalu lintas, penulis akan menyajikan pengertian lalu lintas menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maupun pendapat para pakar. Menurut pasal 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan lalu lintas di defenisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, adalah prasarana diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan barang yang berupa jalan dengan fasilitas penduduknya.

Pengertian dan definisi-defenisi lalu lintas diatas dapat disimpulkan bahwa lalu lintas dalam arti luas adalah setiap hal yang berhubungan dengan jalan umum sebagai sarana untuk mencapai suatu tujuan atau tempat yang hendak dituju . Selain dapat ditarik kesimpulan juga pengertian lalu lintas dapat juga diartikan dalam arti sempit yaitu hubungan antar manusia dengan atau tanpa disertai alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain yang menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.

Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan itu dan biasanya dipergunakan untuk pengangkutan orang atau barang di jalan selain dari pada kendaraan yang berjalan di atas rel

Kendaraan bermotor adalah semua kendaraan yang beroda dua atau lebih yang didarat digunakan untuk mengangkut barang dan atau orang yang digerakkan dengan motor yang dijalankan dengan bensin, dengan minyak lain atau gas yang ada dalam lalu lintas

Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.

Syarat teknis dan laik jalan kendaraan bermotor pasal 48 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan :

*Pasal 48*

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.*
- (2) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1)*

*terdiri atas:*

- a. susunan;*
- b. perlengkapan;*
- c. ukuran;*
- d. karoseri;*
- e. rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;*
- f. pemuatan;*
- g. penggunaan;*
- h. penggandengan Kendaraan Bermotor; dan/atau*
- i. penempelan Kendaraan Bermotor.*

*(3) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:*

- a. emisi gas buang;*
- b. kebisingan suara;*
- c. efisiensi sistem rem utama;*
- d. efisiensi sistem rem parkir;*
- e. kincup roda depan;*
- f. suara klakson;*
- g. daya pancar dan arah sinar lampu utama;*
- h. radius putar;*
- i. akurasi alat penunjuk kecepatan;*
- j. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan*
- k. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.*

*(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat(3) diatur dengan peraturan pemerintah.*

Menurut tata bahasa pelanggaran adalah suatu kata jadian atau kata sifat yang berasal dari kata langgar yang mendapat awalan “pe” dan akhiran “an”. Kata pelanggaran sendiri adalah suatu kata yang berasal dari kata langgar yang menunjukkan orang yang melakukan delik itu atau subjek pelaku. Jadi pelanggaran adalah merupakan kata keterangan bahwa ada seseorang yang melakukan suatu hal



yang bertentangan dari ketentuan undang-undang yang berlaku. Berdasarkan pengertian tersebut dapat menunjukkan bahwa pelanggaran adalah menyalahi aturan undang-undang hukum atau melawan hak perjanjian dan sebagainya.

Menurut KUHP buku ketiga Pelanggaran yang di maksud adalah orang yang baru menyadari hal tersebut merupakan tindak pidana karena perbuatan tersebut tercantum dalam undang-undang, istilahnya (delik undang-undang). Buku III KUHP pasal 489 sampai dengan 569.

Menurut Wirjono Prodjodikoro pelanggaran adalah "*overtredingen*" atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum<sup>7</sup>.

Pelanggaran menurut Bambang Poermono adalah *Politis-on recht* merupakan perbuatan yang tidak menaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa Negara<sup>8</sup>.

Dengan adanya pengertian-pengertian dan keterangan-keterangan diatas, maka kesimpulan ditarik penulis bahwa pelanggaran adalah perbuatan atau tindakan yang tidak sesuai, bertentangan serta berlawanan yang dimana tindakan menyalahi aturan-aturan yang tertulis dalam undang-undang.

## **B. Teori Penegakan Hukum**

Penegakan hukum merupakan salah satu aspek terpenting dalam suatu Negara hukum, karena dengan penegakan hukum maka tujuan hukum, yakni keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan akan dapat dirasakan oleh masyarakat.

---

<sup>7</sup> Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Pidana*. Bandung: Refika Aditama, 2003 Hlm 33

<sup>8</sup> Bambang Poermono, *Dalam Asas-asas Hukum Pidana*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002 Hlm 40

Masyarakat adalah sekumpulan orang yang dimana akan munculnya hukum untuk mengatur tata cara kehidupan di dalam masyarakat tersebut.

Setiap Negara memiliki hukum yang berbeda-beda melihat kultur maupun budaya yang telah ada dalam masyarakat tersebut. Sejak Negara itu mencampuri banyak bidang kegiatan dan pelayanan masyarakat, maka memang campur tangan hukum juga semakin intensif, seperti dalam bidang kesehatan, perumahan, produksi, dan pendidikan dan lain-lain maka tipe Negara yang demikian itu dikenal sebagai *welfare state*<sup>9</sup>

Menurut Soerjono soekanto, penegakan hukum adalah kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan didalam kaidah-kaidah/pandangan nilai yang benar dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup<sup>10</sup>

Penegakan hukum adalah proses penegakan norma-norma secara nyata sebagai pedoman pelaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep hukum yang diharapkan rakyat menjadi kenyataan.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*. Bandung:PT Citra Aditya Bakti, 2014 Hlm191

<sup>10</sup> Rahardjo, Satjipto. *Masalah Penegakan Hukum (Suatu Tinjauan Sosiologis)*. Sinar Baru :Bandung.2001.Hlm.14

<sup>11</sup> Soekanto,Soerjono. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*.Raja Grafindo Persada:Jakarta.2004.Hlm.12

Penegakan hukum sendiri harus diartikan dalam kerangka tiga konsep, yaitu sebagai berikut<sup>12</sup>:

1. Konsep penegakan hukum yang bersifat total (*total enforcement concept*) yang menuntut agar semua nilai yang ada di belakang norma hukum tersebut di tegakkan tanpa terkecuali
2. Konsep hukum yang bersifat penuh (*full enforcement concept*) yang menyadari bahwa konsep total perlu dibatasi dengan hukum acara dan sebagainya demi kepentingan individual
3. Konsep penegakan hukum actual (*actual enforcement concept*) yang muncul setelah diyakini adanya diskresi dalam penegakan hukum karena keterbatasan-keterbatasan, baik yang berkaitan dengan sarana-prasarana, kualitas sumber daya manusianya, kualitas perundang-undangnya dan kurangnya partisipasi masyarakat.

Dalam penegakan hukum di Indonesia yang dilaksanakan oleh penegak hukum memiliki beberapa faktor yang mempengaruhi penegakan hukum tersebut. Berikut faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto.<sup>13</sup>

#### 1. Faktor hukum

---

<sup>12</sup> Marjono Reksodipuro, *Kriminologi dan Sistem Peradilan Pidana kumpulan karanagn buku kedua*, Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum Lembaga Kriminologi Universitas Indonesia, Jakarta, 1997. Hlm45

<sup>13</sup> Soerjono Soekanto *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, cetakan kelima :Raja Grafindo Jakarta2004 Hlm 42

Dalam hal ini yang dimaksud adalah undang-undang dibuat tidak boleh bertentangan dengan ideologi negara, dan undang-undang dibuat haruslah menurut ketentuan yang mengatur kewenangan pembuatan undang-undang sebagaimana diatur dalam Konstitusi negara, serta undang-undang dibuat haruslah sesuai dengan kebutuhan dan kondisi masyarakat di mana undang-undang tersebut diberlakukan.

## 2. Faktor Penegak Hukum

Pihakpihak yang secara langsung terlibat dalam bidang penegakan hukum. Penegak hukum harus menjalankan tugasnya dengan baik sesuai dengan peranannya masing-masing yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan. Dalam menjalankan tugas tersebut dilakukan dengan mengutamakan keadilan dan profesionalisme, sehingga menjadi panutan masyarakat serta dipercaya oleh semua pihak termasuk semua anggota masyarakat.

## 3. Faktor Masyarakat

Penegak hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Setiap warga masyarakat atau kelompok sedikit banyaknya mempunyai kesadaran hukum, persoalan yang timbul adalah taraf kepatuhan hukum, yaitu kepatuhan hukum yang tinggi, sedang, atau kurang. Adanya derajat kepatuhan hukum masyarakat terhadap hukum, merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum

yang bersangkutan. Maksudnya warga masyarakat harus mengetahui dan memahami hukum yang berlaku, serta menaati hukum yang berlaku dengan penuh kesadaran akan penting dan perlunya hukum bagi kehidupan masyarakat.

#### 4. Faktor Sarana atau Fasilitas Pendukung

Sarana atau fasilitas tersebut mencakup tenaga manusia yang terdidik dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan sebagainya. Ketersediaan sarana dan fasilitas yang memadai merupakan suatu keharusan bagi keberhasilan penegakan hukum.

#### 5. Faktor Kebudayaan

Dalam kebudayaan sehari-hari, orang begitu sering membicarakan soal kebudayaan. Kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mempunyai fungsi yang sangat besar bagi manusia dan masyarakat, yaitu mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, dan menentukan sikapnya kalau mereka berhubungan dengan orang lain. Dengan demikian, kebudayaan adalah suatu garis pokok tentang perikelakuan yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan, dan apa yang dilarang.



### **C. Tugas, Fungsi dan Wewenang Kepolisian Republik Indonesia Satuan Lalu Lintas**

Kepolisian Negara Republik Indonesia atau yang sering disingkat dengan Polri dalam kaitannya dengan Pemerintahan adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat, yang bertujuan untuk mewujudkan keamanan dalam negeri yang meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum, terselenggaranya perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat, serta terbinanya ketentraman masyarakat dengan menjunjung tinggi hak azasi manusia.

Polisi sudah sangat familiar dengan masyarakat. Keberadaannya bersinggungan langsung dengan masyarakat. Ada banyak unit yang berada dalam lembaga kepolisian RI. Misalkan saja unit *cyber crime* yang melindungi masyarakat dari kejahatan pelanggaran hukum di dunia maya dan SATLANTAS (Satuan Lalu Lintas) yang mengatur mengenai kehidupan lalu lintas di jalanan umum.

Fungsi dari kepolisian sudah ditetapkan oleh pemerintah. Berarti keberadaannya telah dijamin pula oleh pemerintah. Menurut Pasal 2 UU No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia Menyebutkan bahwa:

*“Fungsi kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.”*

Kepolisian Negara RI biasanya juga membantu keberlangsungan lembaga-lembaga pemerintahan lain. Contohnya Polisi mengatur lalu lintas agar tidak terjadi kecelakaan maupun kemacetan. Keberadaan kepolisian sudah merata mulai dari tingkat pusat hingga daerah-daerah.

Satlantas bertugas melaksanakan Turjawali (Pengaturan Penjagaan Pengawasan dan Patroli) lalu lintas, Dikmaslantas (Pendidikan masyarakat lalu lintas), pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum di bidang lalu lintas.

Satlantas menyelenggarakan fungsi:

- a. Pembinaan lalu lintas kepolisian;
- b. Pembinaan partisipasi masyarakat melalui kerja sama lintas sektoral, Dikmaslantas, dan pengkajian masalah di bidang lalu lintas;
- c. Pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum dan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas (Kamseltibcarlantas);
- d. Pelayanan administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi;

- e. Pelaksanaan patroli jalan raya dan penindakan pelanggaran serta penanganan kecelakaan lalu lintas dalam rangka penegakan hukum, serta menjamin Kamseltibcarlantas di jalan raya;
- f. Pengamanan dan penyelamatan masyarakat pengguna jalan; dan
- g. Perawatan dan pemeliharaan peralatan dan kendaraan<sup>14</sup>.

#### **D. Vespa Produksi Sebelum tahun 1980**

Vespa adalah merek sepeda motor jenis skuter yang berasal dari Italia. Perusahaan induk dari Vespa, adalah Piaggio. Pada awal kedatangannya Vespa mempunyai saingan berat skuter Lambretta, sekarang otomatis Vespa sebagai motor skuter konvensional tidak mempunyai saingan lagi. Pasar sepeda motor Indonesia yang unik tidak memberikan kesempatan kepada Vespa untuk menjadi besar. Merek yang diedarkan oleh PT Dan Motor Indonesia ini mempunyai penggemar fanatik, dan klub-klub penggemar Vespa (terutama Vespa klasik) menjamur diberbagai kota di Indonesia, Juga sering disebut Piaggio Kodok karena mirip VW Kodok dan Vespa menjadi salah satu alat transportasi yang modern sampai saat ini. Vespa juga termasuk alat transportasi yang ekonomis, karena harganya yang relatif murah tetapi tetap berkualitas.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Dikutip dari <http://polrestabessurabaya.com/main/tupoksi/lihat/27/satuan-lalu-lintas--satlantas-diakses tanggal 11Maret 2018 Pukul 13:00>

<sup>15</sup> Di kutip dari <https://id.wikipedia.org/wiki/Vespa> diakses tanggal 23 Januari pukul 08:00

Vespa termasuk kedalam kendaraan bermotor mengingat pasal 1 ayat (8) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

“kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel”.

Dalam kendaraan bermotor dibedakan menjadi beberapa bagian mengingat pasal 3 ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 tahun 2012 tentang Kendaraan yaitu<sup>16</sup>.

“Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pasal 2 huruf a berdasarkan jenis dikelompokkan kedalam:

1. Sepeda motor
2. Mobil penumpang
3. Mobil bus
4. Mobil barang dan
5. Kendaraan khusus”

Vespa termasuk kedalam sepeda motor mengingat pasal 1 ayat (20) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

---

<sup>16</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 tahun 2012

“Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah”

Gambar 1.1 : Vespa produksi tahun 1946-1980<sup>17</sup>



<sup>17</sup> Dikutip dari [http://www.vespa.com/id\\_ID/Heritage.html](http://www.vespa.com/id_ID/Heritage.html) , diakses tanggal 7 Maret 2018 Pukul 13:00





Sejak di produksi pada awal 1946 skuter yang berasal dari Italia ini tidak ada kaca spion yang dimana kaca spion sangatlah membantu pengendara dalam berkendara agar lebih berhati-hati. Dalam gambar yang ada, dapat kita lihat juga bahwa Vespa produksi sebelum tahun 1980 tidak memiliki lampu penunjuk arah yang dimana lampu penunjuk arah ini membantu pengendara lain yang berada di belakang. Bahayanya jika tidak memiliki lampu penunjuk arah adalah bisa terjadinya kecelakaan karena tidak ada tanda yang di berikan pada saat mau belok kiri atau kanan. Mungkin pada saat Vespa ini di produksi belum banyak kendaraan pada saat itu. Namun mengingat dimasa sekarang kendaraan Vespa produksi

sebelum 1980 sangatlah berbahaya jika di kendarai di jalan raya melihat kota Surabaya adalah kota terbesar ke dua di Indonesia.

Menurut survey yang dilakukan penulis kendaraan Vespa produksi sebelum tahun 1980 memiliki suara bising yang mengganggu kendaraan lain yang berada di jalan mengingat pasal 48 ayat (2) huruf b kebisingan suara. Suara dari knalpot Vespa tersebut bukan hasil modifikasi ataupun semacamnya namun knalpot tersebut secara orisinil yang di keluarkan oleh pabrik piaggio pada saat itu. Melihat zaman yang semakin modern dan banyaknya kendaraan di jalan memerlukan akurasi alat penunjuk kecepatan yang memudahkan pengendara dalam berkendara di jalanan. Namun menurut survey yang di lakukan penulis hampir secara keseluruhan Vespa produksi sebelum tahun 1980 yang berada di Surabaya tidak memiliki alat penunjuk kecepatan, adapun alat tersebut tidak berfungsi atau hanya jadi penghias kendaraan Vespa tersebut.

#### **E. Pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Pasal 285 ayat (1) dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa

“setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di jalan yang tidak memenuhi syarat teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud

dalam pasal 106 ayat (3) *juncto* pasal 48 ayat(2) dan ayat (3) dipidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu)”

Jika dilihat dari subjeknya pasal ini menunjukkan kepada para pengendara yang mengemudikan sepeda motor di jalan raya secara keseluruhan tanpa terkecuali karena adanya kata-kata “setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan”. Setiap orang yang dimaksud adalah setiap orang yang berkendara sepeda motor di jalan.

Subjek yang dituju dalam pasal ini adalah syarat kelengkapan dari sebuah kendaraan sepeda motor di jalan, “kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot dan kedalaman alur ban”.

1. Kaca spion adalah cermin yang digunakan di sepeda motor untuk melihat keadaan atau lalu lintas yang ada di belakang kendaraan, atau pada saat memundurkan kendaraan, ataupun untuk melihat kebelakang pada saat akan membelok/pindah lajur lalu lintas.
2. Klakson adalah trompet elektromekanik atau sebuah alat yang membuat pendengarnya waspada
3. Lampu utama ini hanya dinyalakan ketika malam hari, tapi sejak berlakunya Undang-undang Republik Indonesia No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan pasal 107 ayat 2

*“pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari”,*

Lampu depan juga harus menyala pada siang hari.

4. Lampu Rem Fungsinya untuk memberi tahu posisi kendaraan kita kepada kendaraan-kendaraan lain di belakang. kedua menyala ketika kita mengerem. Nyalanya lebih terang. Fungsinya tentu saja untuk memberi tahu kalau kita sedang mengerem.
5. Lampu Penunjuk arah/ Lampu sein berfungsi sebagai indikator pada kendaraan ketika berbelok yang dibuat dengan tujuan untuk mengurangi risiko kecelakaan
6. Speedometer adalah sebuah alat pengukur kecepatan kendaraan darat, yang merupakan perlengkapan standar setiap kendaraan yang beroperasi di jalan.
7. Knalpot/ Sistem pembuangan adalah saluran untuk membuang sisa hasil pembakaran pada mesin pembakaran dalam
8. Kedalaman alur ban adalah alas kaki dari sebuah kendaraan bermotor dan biasanya ada masa dari pemakaiannya.

Akibat dari pelanggaran pasal ini mengatakan bahwa “dipidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan” dan atau diberi sanksi denda “denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu)

Hukuman kurungan merupakan salah satu jenis hukuman yang lebih ringan dari hukuman penjara. Hukuman kurungan ini dilaksanakan di tempat kediaman yang terhukum.

Denda adalah bentuk hukuman yang melibatkan uang yang harus dibayarkan dalam jumlah tertentu. Jenis yang paling umum adalah uang denda, yang jumlahnya tetap, dan denda harian, yang dibayarkan menurut penghasilan seseorang.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah clausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal.

Selanjutnya di dalam batang tubuh di jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini adalah :

1. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan



3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

1. Kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;
2. Kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
3. Kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Dikutip dari <https://www.bantuanhukum.or.id/web/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-roya/>. diakses tanggal 11 Maret 2018 Pukul 14:00

### BAB III

## METODE PENELITIAN

### A. Metode Penelitian

Metode adalah cara yang di pakai untuk mencapai tujuan. Metode penelitian merupakan suatu cara yang di gunakan dalam mengumpulkan data penelitian dan membandingkan dengan standar uuran yang telah di tentukan.<sup>19</sup> Menurut Soerjono Soekanto, penelitian merupakan suatu usaha untuk menganalisa serta mengadakan konstruksi secara metodologis, sistematis, dan konsisten. Penelitian merupakan sarana yang digunakan untuk memperkuat, membina serta mengembangkan ilmu pengetahuan. Penelitian empiris merupakan suatu penelitian yang dilakukan di masyarakat dengan maksud dan tujuan menemukan fakta (*fact finding*), kemudian diteruskan dengan menemukan masalah (*problem finding*), menuju pada idantifikasi masalah (*problem identification*) dan terakhir mencari penyelesaian masalah (*problem solution*).

#### A.1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum yuridis empiris karena meneliti penerapan pada pasal 285 dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di kota Surabaya. Metode penelitian hukum yuridis empiris adalah suatu metode penelitian hukum yang berfungsi untuk melihat hukum dalam artian nyata dan meneliti bagaimana bekerjanya hukum di lingkungan

---

<sup>19</sup> Suharsimi Harikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Jakarta Rineka Cipta, 2002, Hlm 162.

masyarakat. Dapat dikatakan bahwa penelitian hukum yang diambil dari fakta-fakta yang ada di dalam suatu masyarakat, badan hukum atau badan pemerintah.

### A.2. Pendekatan Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis sosiologis. Pendekatan yuridis sosiologis adalah Mengidentifikasi dan mengkonsepsikan hukum sebagai instusi sosial yang riil dan fungsional dalam sistem kehidupan yang nyata<sup>20</sup>. Pengertian yuridis menurut ilmu hukum dan pengertian sosiologis adalah ilmu yang meliputi segala macam hal tentang masyarakat dengan menyerap ilmu-ilmu sosial yang lain. Pendekatan yang diterangkan diatas, merupakan pendekatan yang digunakan penulis untuk mengetahui bagaimana penerapan pasal 285 ayat (1) dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di kota Surabaya, dan apa hambatan yang dihadapi Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya terhadap penganda Vespa produksi sebelum 1980.

### A.3.Lokasi

Penelitian ini dilaksanakan di kantor Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya, Jl. Manyar Kertoarjo No.1, Manyar Sabrangan, Mulyorejo, Kota Surabaya, Jawa Timur. Terletak 7,2Km dari POLRESTABES Surabaya, dan 3,7Km dari Kantor Wali Kota Surabaya. Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya membawahi 23 Kepolisian Sektor yang tersebar di Surabaya Pusat, Surabaya

---

<sup>20</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia Press, 1986), Hlm51

Selatan, Surabaya Timur, Surabaya Barat. Pemilihan tempat ini karena Surabaya merupakan kota terbesar kedua di Indonesia setelah Jakarta. Kota Surabaya sebagai kota besar yang memiliki jumlah penduduk 2.848.583 jiwa.<sup>21</sup> Hal tersebut menjadikan Kota Surabaya memiliki tingkat mobilitas yang tinggi. Pada tahun 2017 ada dilakukannya penindakan kepada pelanggar lalu lintas terhadap pengendara sepeda motor berjumlah 201.984 pelanggar dari data Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya bagian SATLANTAS (Satuan Lalu Lintas) dari jumlah pelanggar lalu lintas tersebut, Kota Surabaya memiliki tingkat pelanggaran lalu lintas lebih tinggi dari kota lainnya di Provinsi Jawa Timur, namun tidak ada spesifik jenis kendaraan sepeda motor yang di tilang.

#### **A.4.Jenis dan Sumber Data**

##### **1. Jenis Data**

###### **a. Data Primer**

Data primer merupakan data dan informasi yang diperoleh melalui Penelitian yang dilakukan langsung kelapangan dengan pihak-pihak yang berwenang yang terkait dengan penelitian ini, antara lain Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya bagian Satuan Lalu lintas dan Pengendara Vespa produksi sebelum tahun 1980.

###### **b. Data Sekunder**

Data Sekunder merupakan data yang di dapat peneliti seperti kepustakaan terhadap berbagai macam bacaan yaitu menelaah

<sup>21</sup> Dikutip dari <https://jatim.bps.go.id/statictable/2016/04/29/330/jumlah-penduduk-dan-laju-pertumbuhan-penduduk-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-jawa-timur-2010-2014-dan-2015.html> diakses tanggal 12 Maret 2018 Pukul 15:00

peraturan perundang-undangan yang berlaku, literature, jurnal, artikel maupun sumber data lainnya yang berkaitan dengan permasalahan dan tujuan dari penelitian.

## 2. Sumber Data

### a. Data Primer

Sumber data primer untuk penelitian skripsi ini diperoleh dari hasil studi lapangan serta wawancara yang berkaitan dengan penerapan pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Vespa produksi sebelum tahun 1980, yaitu Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya bagian Satuan Lalu lintas dan Pengendara Vespa produksi sebelum tahun 1980.

### b. Data Sekunder

Data sekunder diambil dari penelusuran kepustakaan, peraturan perundang-undangan dan artikel yang berkaitan dengan penerapan pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu Undang-undang No. 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 55 tahun 2012 tentang Kendaraan, dan KUHP.



### A.5. Teknik Pengambilan Data

Data primer merupakan data yang utama untuk mendapatkan data yang memiliki relevansi dengan judul penulisan ini, maka penulis melakukan pengumpulan data dengan menggunakan 2 jenis data yaitu:

#### a. Data Primer

##### 1) Wawancara

Wawancara adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui tatap muka dan tanya jawab langsung antara peneliti dan narasumber. Wawancara adalah suatu percakapan yang diarahkan pada suatu masalah tertentu yang dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (yang mengajukan pertanyaan) dan yang diwawancarai (yang memberikan jawaban)<sup>22</sup>. Adapun wawancara yang dilakukan adalah dengan wawancara terarah *directive interview*, Peneliti sudah menyiapkan pertanyaan-pertanyaan tertentu dengan membatasi aspek-aspek pengamatan terhadap objek penelitian secara langsung. Peneliti juga menggunakan berbagai instrumen penelitian seperti alat bantu kamera untuk merekam jalannya wawancara.

##### 2) Angket (Kuesioner)

Kuesioner merupakan metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab. Kuesioner

---

<sup>22</sup> Lexy J. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, Jakarta, Pt. Raja Grafindo Persada, 2003, hlm.135

digunakan bila jumlah responden cukup besar dan tersebar di wilayah yang luas. Dalam penelitian ini dilakukan kuesioner terbuka, kuesioner terbuka adalah kuesioner yang memberikan kebebasan kepada objek penelitian untuk menjawab..

### 3) Observasi

Observasi adalah metode pengumpulan data yang kompleks karena melibatkan berbagai faktor dalam pelaksanaannya. Dalam hal ini peneliti langsung mendatangi lokasi penelitian yaitu wilayah kerja Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya bagian Satuan Lalu Lintas, sehingga mendapatkan data konkret berkenaan dengan penelitian penulis.

#### b. Data Sekunder

Pengolahan data sekunder peneliti menggunakan metode studi dokumentasi ataupun kepustakaan, metode ini merupakan pencarian dan pengumpulan data mengenai hal-hal ataupun catatan, buku-buku, majalah dan lainnya yang berhubungan dengan tema penelitian<sup>23</sup>. Dokumentasi juga diartikan sebagai pengumpulan data melalui peninggalan tertulis, terutama berupa arsip-arsip dan termasuk juga buku-buku tentang pendapat, dalil, hukum, dan lain-lain yang berhubungan dengan masalah penyidikan<sup>24</sup>. Dalam studi kepustakaan

<sup>23</sup> Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta, PT . Raja Grafindo Persada, 2003, hlm231

<sup>24</sup> Hadari Nawiwi, *Metode Penelitian Bidang Sosial*, Yogyakarta, Gajah Mada University Press, 2007, hlm 141

ini peneliti menggunakan buku peneliti menggunakan buku, arsip, penelitian, penelusuran Internet untuk melengkapi penelitian ini.

#### A.6. Populasi, Sampel dan Responden

##### 1. Populasi

Populasi adalah keseluruhan subyek hukum yang memiliki karakteristik tertentu.<sup>25</sup> Populasi merupakan seluruh obyek, seluruh individu, seluruh gejala atau seluruh kejadian termasuk waktu, tempat, gejala-gejala, tingkah laku, pola sikap, dan sebagainya yang mempunyai ciri atau karakter yang sama dan merupakan unit satuan yang diteliti.<sup>26</sup> Dalam penelitian ini penulis mengambil populasi yaitu Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya.

##### 2. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi<sup>27</sup> yang masih memiliki ciri-ciri utama dari populasi dan ditetapkan untuk menjadi responden penelitian. Sampel dalam penelitian ditetapkan dengan teknik *purposive sampling*, yaitu sampel dipilih berdasarkan pertimbangan dan tujuan penelitian. Sampel dalam penelitian ini adalah SATLANTAS (Satuan Lalu Lintas) POLRESTABES (Kepolisian Resor Kota Besar) Surabaya dan Club/Komunitas Vespa di kota Surabaya

##### 3. Responden

---

<sup>25</sup> Soerjono Soekanto. *Pengantar Penelitian Hukum* Rineka Cipta. Jakarta. 1983. hlm.65

<sup>26</sup> Johan Nasution, Bahder *Metode Penelitian Hukum*. Mandar Maju: Bandung. 2008. Hlm 145

<sup>27</sup> Hadari Nawiwi Op.Cit.hlm.144

Responden adalah penjawab atas pertanyaan yang diajukan untuk kepentingan penelitian . Responden dalam Skripsi ini terdiri dari:

- a) Kepala Bagian Tilang Polrestabes Surabaya: Aiptu Maksum
- b) Staf TURJAWALI (Pengaturan, Penjagaan, Pengawalan, Patroli): Aiptu Resi Wintolo
- c) Ketua Vespa Cowboy Surabaya : Nik Adam Rizali

#### **A.7.Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data di dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis isi yaitu diskriptif analisis adalah yang diteliti dengan cara memaparkan data primer dan data sekunder yang diperoleh dari hasil wawancara, kepustakaan, dan pengamatan kemudian diinterpretasikan lalu ditarik kesimpulan terhadap Penerapan pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia No 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap kendaraan Vespa produksi sebelum tahun 1980

#### **A.8.Defenisi Operasional**

1. Penegakan hukum adalah kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan didalam kaidah-kaidah/pandangan nilai yang benar dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.
2. Polisi adalah suatu pranata umum sipil yang menjaga ketertiban, keamanan dan penegakan hukum diseluruh wilayah Negara.

3. Pelanggaran adalah perbuatan yang bersifat melawan hukumnya baru dapat diketahui setelah ada undang-undang yang menentukan demikian.
4. Sepeda motor adalah kendaraan bermotor yang digerakkan oleh mesin, kendaraan roda dua yang berkapasitas penumpang dua orang yang dilengkapi dengan kaca spion, lampu utama, lampu penunjuk arah, dan tujuannya agar mempercepat mobilisasi kegiatan manusia.
5. Vespa Produksi Sebelum Tahun 1980 adalah Kendaraan roda dua yang memiliki mesin, pada dasar produksinya tidak dilengkapi dengan lampu penunjuk arah dan kaca spion. Kendaraan 2 TAK atau mesin yang menggerakkan piston sebanyak 2 kali.

## **B.Sistematika Penulisan**

Untuk mempermudah pemahaman materi, maka penelitian ini dibagi menjadi 5 (lima) bab yang berurutan dan saling berhubungan satu dengan yang lain. Di bawah ini adalah uraian isi dari setiap bab secara garis besar dapat dilihat sebagai berikut:

### **Bab I. Pendahuluan**

Pada bagian ini berisi mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dari penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan untuk memberikan gambaran yang jelas terhadap sistematika skripsi ini.

### **Bab II. Tinjauan Pustaka**



Pada bagian ini dijelaskan mengenai pengertian dan istilah serta aturan-aturan yang berhubungan dengan Penerapan pasal 285 Undang-Undang Republik Indonesia No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap kendaraan Vespa produksi sebelum tahun 1980. Sumber-sumber pustaka yang digunakan oleh peneliti dalam bab ini diperoleh dari literatur , jurnal, dan informasi-informasi dari internet yang berkaitan dengan masalah yang dibahas oleh peneliti.

### **Bab III. Metode Penelitian**

Dalam bab ini, dibahas tentang jenis penelitian, pendekatan yang dipakai hingga analisis bahan hukum. Adapun isi dari bab ini meliputi:

- a. Jenis Penelitian ;
- b. Jenis Pendekatan ;
- c. Alasan Pemilihan Lokasi ;
- d. Sumber Data ;
- e. Teknik Pengumpulan Data ;
- f. Populasi, Sampel dan Responden
- g. Teknik Analisis Data ;
- h. Defenisi Operasional ;

### **Bab IV. Hasil dan Pembahasan**

Dalam bab ini berisi tentang hasil dari penelitian yang antara lain mengenai gambaran lokasi penelitian secara umum, kondisi di lapangan,

kendala dan upaya untuk mengatasi masalah dalam Penerapan pasal 285 Undang-Undang Republik Indonesia No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap kendaraan Vespa produksi sebelum tahun 1980, serta analisis dan pembahasan yang diberikan oleh peneliti terhadap data primer dan data sekunder yang diperoleh selama penelitian.

## **Bab V. Penutup**

Dalam bab ini berisi tentang Kesimpulan dan Saran. Kesimpulan sendiri ialah pernyataan singkat, jelas, dan sistematis dari keseluruhan hasil analisis dalam sebuah penelitian. Sedangkan saran ialah usul atau masukan dari peneliti yang berkaitan dengan pemecahan masalah. Dan ke depannya masukan yang terdapat di dalam saran bisa ditujukan kepada pihak yang berkaitan dengan masalah yang dibahas oleh peneliti.

## **Daftar Pustaka**

Daftar pustaka sendiri berisi sumber atau bahan rujukan yang digunakan oleh peneliti dalam menganalisis permasalahan yang diteliti. Seperti buku, jurnal, serta peraturan perundang-undangan yang terkait.

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Umum Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya

Dari penelitian yang dilakukan penulis, diketahui bahwa Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya yang beralamat di Jl. Sikatan No.1, Krembangan Sel., Krembangan, Kota Surabaya, Jawa Timur. Yuridiksi wilayah kerja meliputi seluruh kota Surabaya. bahwa Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya membawahi 23 Kepolisian Sektor (polsek) yaitu:<sup>28</sup>

**Tabel A.1 Daftar POLSEK dibawah POLRESTABES Surabaya**

Surabaya Pusat	Surabaya Selatan	Surabaya Timur	Surabaya Barat
Polsek Tegalsari	Polsek Dukuh Pakis	Polsek Gubeng	Polsek Pakal
Polsek Simokerto	Polsek Gayungan	Polsek Mulyorejo	Polsek Sukomanunggal
Polsek Genteng	Polsek Jambangan	Polsek Rungkut	Polsek Lakarsantri
Polsek Bubutan	Polsek Sawahan	Polsek Sukolilu	Polsek Tandes
	Polsek Wiyung	Polsek Tambaksari	Polsek Benowo
	Polsek Wonocolo	Polsek Tenggilis Mejoyo	
	Polsek Wonokromo		
	Polsek Karang Pilang		

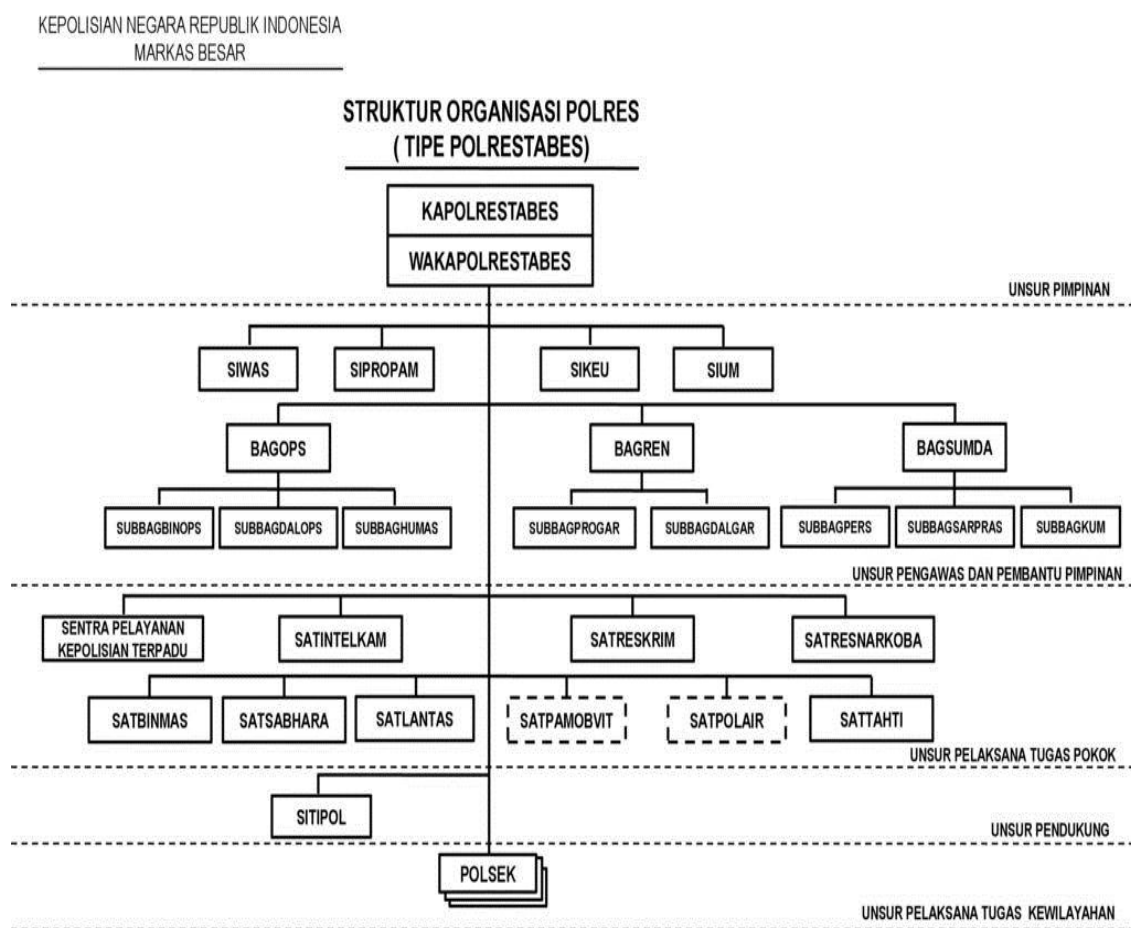
Sumber: Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya, Maret 2018

<sup>28</sup> Sumber: Data Primer, Diolah, 2018

Sebagaimana peraturan Kapolri Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja pada tingkat Kepolisian Resor Kota Besar. Memiliki struktur sebagai berikut

Bagan A.1

Struktur Organisasi Kepolisian Resor Kota Besar

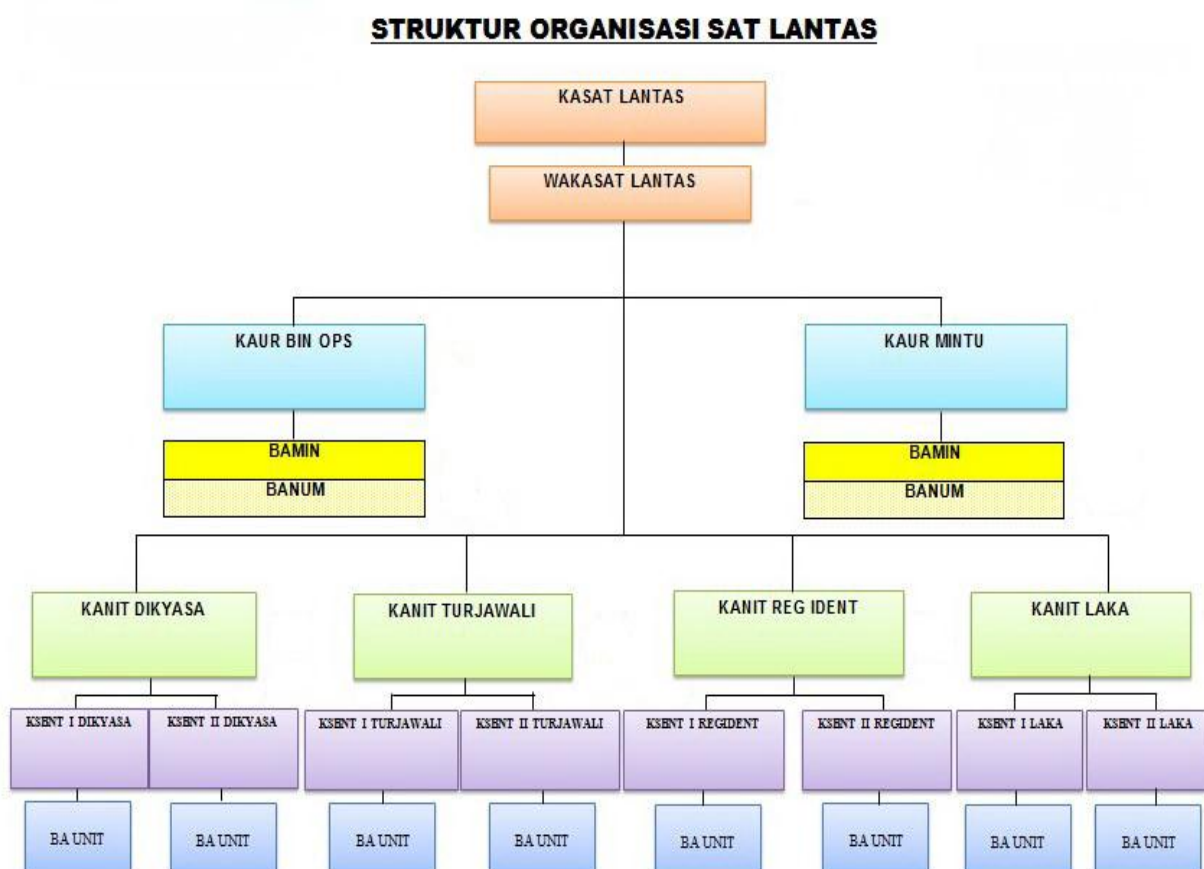


Sumber: Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya, Maret 2018

Satlantas (Satuan Lalu Lintas) Bertugas melaksanakan Turjawali (Pengaturan Penjagaan Pengawasan dan Patroli) lalu lintas, Dikmaslantas (pendidikan masyarakat lalu lintas), pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum di bidang lalu lintas.

### Bagan A.1.1

#### Struktur Organisasi Satuan Lalu Lintas



Sumber: Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya, Maret 2018



Kantor Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya, beralamat di Jl. Manyar Kertoarjo No.1, Manyar Sabrangan, Mulyorejo, Kota Surabaya, Jawa Timur.

Keterangan bagian-bagian yang terdapat dalam struktur organisasi SATLANTAS Surabaya, sebagai berikut:

1. Kasat Lantas

Kasat Lantas, adalah unsur pelaksana pada tingkat Mapolres yang bertugas memberikan bimbingan teknis atas pelaksanaan Fungsi Lalu Lintas dilingkungan Polres serta menyelenggarakan dan melaksanakan Fungsi tersebut yang bersifat terpusat pada tingkat wilayah/antar Polsek dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas operasional pada tingkat Polres.

2. KAUR BIN OPS (Kepala Urusan Pembinaan Operasi)

Bertugas membantu Kasat Lantas merumuskan dan mengembangkan prosedur dan tata cara kerja tetap bagi pelaksanaan fungsi lalu lintas serta mengawasi, mengarahkan dan mengevaluasi pelaksanaannya.

3. KAUR MINTU (Kepala Urusan Administrasi dan Ketatausahaan)

Bertugas menyelenggarakan urusan administrasi, urusan ketatausahaan dan urusan dalam, termasuk pelayanan keuangan di lingkungan satlantas yang berada di bawah Kaur Bin Ops dan bertanggung jawab kepada satlantas.

4. KANIT DIKYASA (Kepala Unit Pendidikan dan Rekayasa)

Unit Dikyasa bertugas memberikan pendidikan masyarakat tentang lalu lintas (Dikmas Lantas) kepada masyarakat terorganisir maupun tidak terorganisir, melakukan penerangan kepada masyarakat dan melakukan kegiatan rekayasa lantas untuk pencegahan terjadinya gangguan keamanan, ketertiban, kelancaran dan keselamatan dibidang lalu lintas.

5. KANIT TURJAWALI (Kepala Unit Pengaturan Penjagaan Pengawasan dan Patroli)

Bertugas Melaksanakan kegiatan turjawali dan pendidikan terhadap pelanggaran lalu lintas dalam rangka penegakan hukum.

6. KANIT REG IDENT (Kepala Unit Registrasi dan Identifikasi)

Bertugas penyelenggaraan pelayanan Polri dari fungsi Satuan Lalu Lintas dalam bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan pengemudi.

Dipimpin oleh Kepala unit Registrasi dan Identifikasi disingkat Kanit Reg

Ident yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan tugasnya kepada Kepala Satuan Lalu Lintas.

7. KANIT LAKA (Kepala Unit Pelayanan Kecelakaan)

Unit Laka lantas bertugas menyelenggarakan administrasi Penyidikan perkara kecelakaan lalu lintas sehingga setiap perkara kecelakaan lalu lintas memperoleh kepastian hukum dan terselenggaranya keamanan, keselamatan dan ketertiban serta kelancaran lalu lintas.

**B. Penerapan pasal 285 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap kendaraan Vespa produksi sebelum tahun 1980**

Di tahun 2017 Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya bagian Satuan Lalu Lintas dalam melaksanakan tugasnya telah melakukan Operasi Razia rutin setiap hari dan beberapa Razia pokok yaitu<sup>29</sup>:

- a. Operasi Bidang Lantas
  1. Operasi Simpatik Semeru
  2. Operasi Patuh Semeru
  3. Operasi Zebra Semeru

---

<sup>29</sup> Wawancara dengan personel TURJAWALI, Aiptu Resi Wintolo, Tanggal 15 Maret 2018

b. Operasi Khusus Hari Besar Nasional

1. Operasi Ketupat
2. Operasi Lilin

Berikut penjelasan dari beberapa Operasi tersebut.

a. Operasi Bidang Lintas

1. Operasi Simpatik Semeru adalah program Polri di seluruh Indonesia yang dilaksanakan serentak operasi ini mengedepankan langkah preventif atau upaya pencegahan terhadap pelanggaran lalu lintas dan bukan tilang. Setelah melakukan apel dilakukan pembagian brosur untuk mengawali Operasi Simpatik Semeru 2017. Brosur itu dibagikan kepada pengendara yang melintas di depan Polrestabes Surabaya. Isi brosur itu adalah imbauan bagi pengguna jalan agar memperhatikan kesehatan sebelum mengemudi dan imbauan pemeriksaan kondisi kendaraan dan persiapan surat kendaraan. Tujuan dari operasi ini untuk meminimalkan angka kecelakaan di bulan Maret. Karena angka kecelakaan dan korban meninggal dunia di bulan Februari menurun 18%

dibanding bulan Januari. Pada Januari terdapat 50 kecelakaan dengan 14 korban meninggal dunia. Sementara pada bulan Februari terdapat 41 angka kecelakaan dengan 8 korban meninggal dunia. Operasi ini digelar digelar 1-21 Maret 2017.

2. Operasi Patuh Semeru adalah operasi terpusat jajaran Polri operasi ini mempunyai target untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas, terutama kecelakaan yang memiliki fatalitas luka berat dan meninggal dunia. Secara jangka panjang, operasi cipta kondisi ini pada ujungnya menuju pada arus balik dan mudik selama Idul Fitri. Operasi Patuh ini memang menindak atau menilang pengguna jalan demi kebaikan pengguna jalan sendiri. Operasi Patuh Semeru 2017 ini melibatkan 199 personel. Selain itu, dilibatkan juga personel TNI. Razia atau patroli secara stasioner untuk mencari pelanggar yang melakukan pelanggaran yang sifatnya untuk menurunkan angka kecelakaan. Pelanggaran seperti tidak mengenakan helm, sabuk keselamatan, melanggar rambu, marka, batas kecepatan dan angkutan barang digunakan



mengangkut orang. Malam hari juga kami adakan patroli untuk merazia balap liar. Operasi ini digelar mulai 9-22 Mei 2017.

3. Operasi Zebra Semeru adalah menciptakan situasi lalu lintas yang aman tertib lancar pada lokasi rawan kecelakaan. Selain itu juga untuk menekan angka kecelakaan serta meningkatkan kepatuhan disiplin masyarakat dalam berkendara. Operasi Zebra ini lebih mengedepankan pola penegakan hukum dan upaya pencegahan atau edukasi kepada pengguna jalan. Dalam operasi Zebra ini 80 persennya adalah penegakan hukum terhadap pengendara yang melanggar lalu lintas yang dapat menyebabkan kecelakaan fatal. Sementara dalam operasi dengan sandi Semeru ini melibatkan 240 personel Polda Jatim dan satuan wilayah jajaran Polda Jatim 2.317 personel. Di gelarnya operasi Zebra Semeru ini berlangsung 1-14 November 2017.

b. Operasi Khusus Hari Besar

1. Operasi Ketupat Semeru adalah kesiapan dari lembaga kepolisian dalam menghadapi mudik Lebaran kecelekaan lebih

banyak di sebabkan oleh padatnya arus lalu lintas terutama menjelang akhir ramadhan, sehingga tabrakan tidak bisa di hindari . Operasi Ketupat semeru di lakukan selama 16 hari mulai tanggal 22 Juni 2017 – 1 Juli 2017.

2. Operasi Lilin Semeru adalah Pengamanan Natal 2017 dan Tahun Baru 2018 diwilayah Jawa Timur Operasi tersebut, dilaksanakan selama 10 (sepuluh) hari dengan mengedepankan kegiatan Satgas Turbinjali, Kamseltibcarlantas dan Lidik Sidik didukung Satgas Banops dalam rangka pengamanan Natal 2017 dan Tahun Baru 2018. Sasaran meliputi, Potensi gangguan (PG), kondisi geografis, demografi sumber daya alam, sosial politik, sosial ekonomi, sosial budaya, aspek dan keamanan, serta Gangguan Nyata (GN), kriminalitas, bencana alam, gangguan kamseltibcarlantas, kecelakaan transportasi. Kekuatan personal yang dilibatkan dalam Operas Lilin Semeru 2017 sebanyak 12.148 (dua belas ribu seratus empat puluh delapan) personal.

DATA PELANGGARAN LALU LINTAS  
SAT LANTAS POLRESTABES SURABAYA  
PERIODE BULAN JANUARI -DESEMBER 2017

NO.	U R A I A N	PERIODE												JUMLAH
		JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS	SEPTEMBER	OKTOBER	NOPEMBER	DESEMBER	
1.	JUMLAH GAR LANTAS													
	- TILANG	26,507	22738	16257	12811	21417	18902	10262	23202	23525	19113	35530	8524	239,088
	- TEGURAN	0	0	21591	0	110	70	140	120	110	80	120	50	22,391
	JENIS PELANGGARAN	26,507	22738	37848	12811	21527	18972	10402	23322	23635	19193	35950	8574	261,479
	- MUATAN	134	101	126	63	113	92	43	102	96	109	330	82	1,391
	- KECEPATAN	1	1	2	7	3	3	1	3	1	3	4	0	29
	- MARKA	2,019	5353	3,974	2,202	3,037	2,330	1544	3,477	3,922	2,789	3,746	1,103	35,496
	- LIGHT ON	373	305	162	321	863	556	266	590	483	423	1,824	200	6,366
	- TNKB	107	74	48	59	135	95	56	94	169	96	222	60	1,215
	- ROTATOR	0	0	0	0	0	0	0	3	3	56	8	0	70
	- RAMBU RAMBU	7,974	2545	1,525	2,222	5,103	4,220	3091	5,471	4,501	3,356	11,620	2,123	53,751
	- PERLENGKAPAN	888	451	280	272	545	432	232	546	608	524	1,613	267	6,658
	- HELM	2,142	1809	1,238	811	1,882	1,821	666	1,823	1,599	1,311	2,490	431	18,023
	- TANPA STNK / KIR	1,456	1368	988	787	996	1,006	517	1,448	1,858	1,727	2,256	641	15,048
	- TANPA SIM	10,256	9646	6,990	5,134	7,682	7,108	3,116	8,447	7,759	10,225	31,697	3,170	87,184
	- LAIN LAIN	1,157	1085	924	933	1,058	1,239	730	1,994	1,838	960	1,492	447	13,857
	JENIS KENDARAAN	26,507	22738	16,257	12,811	21,417	18,902	10262	23,202	23,525	19,113	35,530	8,524	239,088
	- PELANGGAR	11	4	4	4	7	7	7	7	7	8	6	2	73
	- BUS	584	557	474	428	398	399	236	426	575	379	622	205	5,283
4.	- TRUCK	457	313	369	270	364	320	280	364	382	356	547	194	4,216
	- PICK UP	3,296	2186	2,183	1,810	2,148	2,302	1510	2,610	2,729	1,852	2,898	1,026	26,550
	- PRIBADI	22,038	19575	13,138	10,215	18,414	15,806	8170	19,682	19,734	16,440	31,697	7,075	201,984
	- SERPEDA MOTOR	121	103	89	84	86	68	59	113	98	78	61	22	982
	LAIN LAIN	26,507	22738	16,257	12,811	21,417	18,902	10262	23,202	23,525	19,113	35,530	8,524	239,088
	PEKERJAAN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	- TNI / POLRI	2,220	2501	1,789	769	1,713	945	615	696	1,881	1,528	2,866	681	18,204
	- PEGAWAI NEGERI	5,544	5003	3,576	2,177	4,711	5,103	1745	6,266	5,174	4,204	7,882	1,875	53,250
	- PELAJAR	2,649	1592	1,139	640	1,071	1,890	513	1,855	3,528	2,867	5,376	1,278	24,397
	- MAHASISWA	7,056	5684	4,065	4,483	6,425	5,670	3591	8,121	5,881	4,777	8,956	2,130	66,839
	- PENGEMUDI	2,930	1818	1,301	1,026	1,323	820	2,320	1,411	1,146	1,146	2,150	511	17,398
	- PEDAGANG	1,584	2955	2,114	1,665	2,784	1,512	1,334	928	705	574	1,075	256	17,496
	- TANI / NLY/ BURUH	3,282	2501	1,789	1,793	3,213	1,701	1437	2,551	3,528	2,868	5,376	1,280	31,318
	- LAIN -LAIN	1,242	684	484	258	858	758	207	465	1,417	1,149	2,151	513	10,186
6.	LAIN LAIN	26,507	22738	16,257	12,811	21,417	18,902	10262	23,202	23,525	19,113	35,530	8,524	239,088
	PEKERJAAN	4,144	3745	2,677	1,820	3,765	3,395	1459	4,203	3,650	2,865	5,587	1,323	38,703
	- S L T P	4,248	3865	2,762	2,224	3,961	3,362	1781	4,091	3,741	3,040	6,687	1,357	40,129
	- S L T A	11,200	9288	6,641	5,683	8,234	7,675	4549	9,675	9,515	7,731	14,493	3,448	98,132
	- PERGURUAN TINGGI	4,142	3532	2,525	1,548	2,746	2,660	1238	2,667	4,341	3,528	6,614	1,573	37,114
6.	LAIN LAIN	2,773	2308	1,652	1,536	2,711	1,810	1235	2,566	2,276	1,849	3,469	823	25,010
	UMUR	26,507	22738	16,257	12,811	21,417	18,902	10262	23,202	23,525	19,113	35,530	8,524	239,088
	- 16 TAHUN KE BAWAH TH	3,294	2979	2,130	1,361	2,840	2,999	1091	3,674	3,071	2,495	4,679	1,114	31,727
	- 17 - 21 TH	4,469	3744	2,678	1,892	3,622	3,679	1517	4,453	4,457	3,622	6,789	1,615	42,537
	- 22 - 30 TH	6,950	5725	4,094	3,255	5,236	4,484	2605	5,315	6,493	5,276	9,890	2,354	61,877
	- 31 - 40 TH	5,884	5033	3,598	4,714	4,714	4,714	2414	4,762	4,720	3,834	7,188	1,710	50,588
	- 41 - 55 TH	4,819	4225	3,023	2,623	3,956	3,217	2100	4,032	3,871	3,144	5,895	1,403	42,308
	- 56 TAHUN KEATAS	1,091	1032	734	665	1,049	807	535	966	913	742	1,389	326	10,251
		26,507	22738	16,257	12,811	21,417	18,902	10262	23,202	23,525	19,113	35,530	8,524	239,088

Sumber:Data Sekunder, Dioleh, Maret 2018

Tabel B.1 Data Pelanggaran Lalu Lintas periode bulan Januari-Desember 2017

Dari Tabel B.1 telah menunjukkan banyaknya pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor di tahun 2017. Kendaraan sepeda motor yang melanggar dan di lakukan tindakan langsung sebanyak 201.984 pengendara yang melanggar. Jenis pelanggaran yang dilakukan para kendaraan bermotor akan di jelaskan dalam tabel berikut:

**Tabel B 1.1 Jenis Pelanggaran Lalu Lintas periode bulan Januari-Desember  
2017**

Jenis Pelanggaran	Jumlah Pelanggar di Tahun 2017
Muatan	1.391
Kecepatan	29
Marka	35.495
Light on	6.365
TNKB	1.215
Rotator	70
Rambu-rambu	53.751
Perlengkapan	6.658
Helm	18.023
Tanpa STNK/KIR	15.048
Tanpa Sim	87.184

Lain-lain	13.857
-----------	--------

Sumber: Data Sekunder, Diolah, Maret 2018

Banyaknya pengendara yang tidak taat akan kelengkapan dari kendaraannya seperti dalam tabel B.1.1 pelanggar yang tidak memenuhi syarat kelengkapan seperti dalam pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia No 22 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, 6.658 pelanggar di tahun 2017. Namun yang paling banyak melanggar adalah tidak dapatnya menunjukkan SIM (Surat Izin Mengemudi) pasal 288 ayat 2 Undang-undang Republik Indonesia No 22 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, 87.184 pelanggar di tahun 2017.

Vespa produksi tahun sebelum 1980 tidak memenuhi syarat kelengkapan sebuah kendaraan bermotor sesuai dengan Pasal 48 Undang-undang Republik Indonesia No 22 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Pengaturan lampu utama pada kendaraan Vespa produksi sebelum tahun 1980 tidak secara otomatis, pelanggar Light On pada tahun 2017 sebanyak 6.365. TNKB ( Tanda Nomor Kendaraan Bermotor) pelanggarnya sebanyak 1.215 pelanggar, survey yang di lakukan penulis pengendara Vespa produksi tahun sebelum 1980 tidak melengkapi TNKB kendaraannya.

Dari keseluruhan lapisan masyarakat yang ada di kota Surabaya, pasti menggunakan kendaraan untuk mempercepat mobilitas dan mempermudah untuk



berpergian ke suatu tempat yang di tuju, berikut tabel para pelanggar lau lintas dilihat dari profesi pelanggar:

**Tabel B.1.2 Data Pelanggaran Lalu Lintas Menurut Profesi periode bulan Januari-Desember 2017**

Pelanggaran	Lalu Lintas	Jumlah pelanggar di tahun 2017
menurut Profesi		
TNI/POLRI		0
Pegawai Negri		18.204
Pelajar		53.260
Mahasiswa		24.397
Swasta		65.839
Pengemudi		17.398
Pedagang		17.486
Tani/Buruh		31.315
Lain-lain		10.186

Sumber:Data Sekunder, Dioleh, Maret 2018

Pelanggaran lalu lintas paling sering dilakukan oleh masyarakat yang berprofesi Swasta sebanyak 65.839 pelanggar ditahun 2017. Para pelajar di kota Surabaya di urutan ke dua paling banyak melakukan pelanggaran lalu lintas 53.260. Melihat Kota Surabaya adalah kota terbesar di Indonesia maka pelajar yang ada di kota Surabaya sudah memakai kendaraan untuk pergi kesekolah atau ke tempat les mereka. Dalam tabel berikut ini memaparkan pelanggar lalu lintas menurut pendidikan

**Tabel B.1.3 Data Pelanggaran Lalu Lintas Menurut Pendidikan periode bulan Januari-Desember 2017**

Pelanggar Lalu Lintas Menurut Pendidikan	Jumlah Pelanggar di Tahun 2017
S D	35.703
S L T P	40.129
S L T A	98.132
Perguruan Tinggi	37.114
Lain-lain	25.010

Sumber: Data Sekunder, Diolah, Maret 2018

Dari Tabel B.1.3 para pelajar yang paling banyak dilakukan oleh tingkat S L T A (Sekolah Lanjut Tingkat Atas) ditahun 2017 para pelanggar sebanyak 98.132 pelanggar.

Hal tersebut menunjukkan kurang adanya penyuluhan dan pemberian materi tentang lalu lintas kepada pelajar yang dilakukan oleh SATLANTAS.

Menurut Aiptu Resi Wintolo<sup>30</sup> dalam setiap operasi razia yang paling di prioritaskan adalah surat-surat kendaraan seperti SIM (Surat Izin Mengemudi), STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan karena dianggap Surat-surat adalah syarat yang utama dalam berkendara, kemudian ke syarat kelengkapan berkendara pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia No 22 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

Selama melaksanakan Operasi Razia, polisi pernah dan sangat banyak menindak langsung pengendara Vespa Produksi sebelum tahun 1980, pasal yang digunakan adalah pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia No 22 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, syarat teknis dan laik jalan. Namun yang paling mencolok dari pengendara Vespa produksi tahun sebelum 1980 adalah STNK yang sudah mati. Menurut kepolisian jika STNK yang sudah mati akan dilakukan penindakan yaitu menahan sepeda motor sipengendara karena menyangkut Identitas dari kendaraan tersebut.

Dalam penjelasan Aiptu Resi Wintolo, Vespa produksi sebelum tahun 1980 bertentangan dengan Undang-undang Republik Indonesia No 22 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

---

<sup>30</sup> Wawancara dengan personel TURJAWALI, Aiptu Resi Wintolo, Tanggal 15 Maret 2018

Menurut Aiptu Maksum<sup>31</sup>, Seluruh kendaraan sama di mata hukum dan tidak ada perbedaan antara kendaraan yang satu dengan yang lain. Vespa produksi 1980 sama di mata hukum tanpa ada perbedaan mengingat Vespa produksi tahun sebelum 1980 adalah barang tua. Selama pengendara Vespa tidak menyalahi aturan tidak akan dilakukan penilangan.

Namun pendapat berbeda yang temukan penulis melalui wawancara terhadap pendapat para pengendara Vespa, Nik Adam Rizali<sup>32</sup> selaku Pembina komunitas Vespa Cowboys Surabaya. Berpendapat bahwa selama berkendara Vespa di Surabaya tidak pernah ditilang oleh kepolisian, dan tidak tau keberadaan pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia No 22 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Menurut beliau Vespa produksi tahun sebelum Tahun 1980 layak digunakan di jalan, karena Vespa adalah kendaraan bermotor yaitu sepeda motor mengingat pasal 1 nomor 20 Undang-undang Republik Indonesia No 22 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan:

*“Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah”*

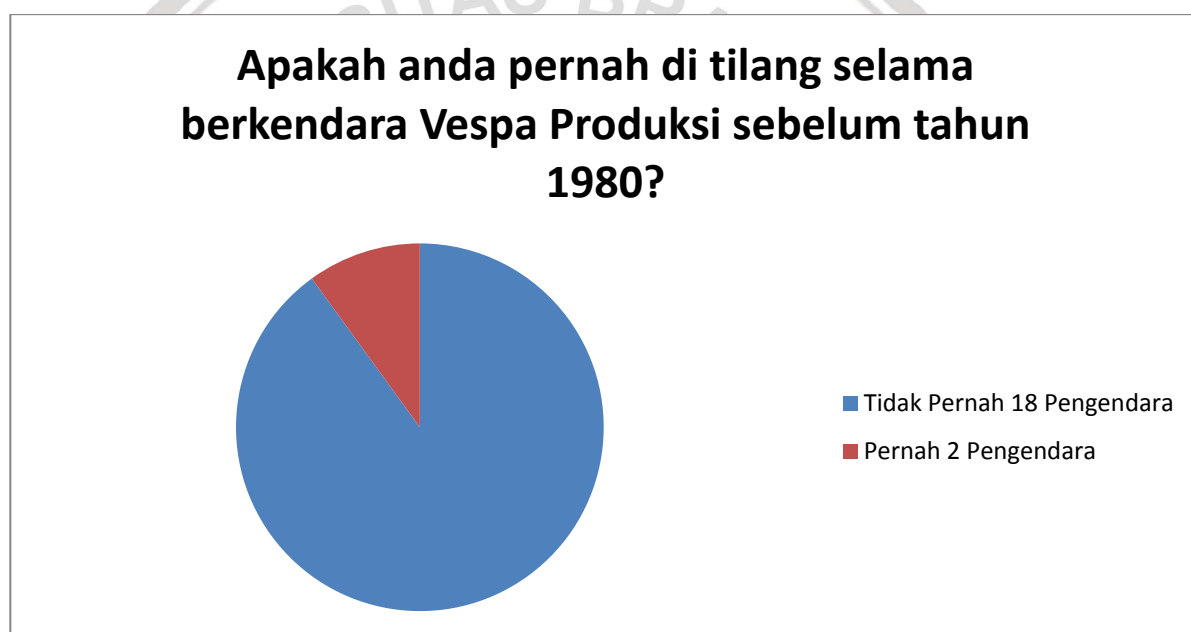
---

<sup>31</sup> Wawancara dengan personil Baur Tilang, Aiptu Maksum, Tanggal 2 Maret 2018

<sup>32</sup> Wawancara dengan Pembina Vespa Cowboy Surabaya, Nik Adam Rizali, Tanggal 2 Maret 2018

Selama berkendara di jalan raya harus mematuhi keseluruhan peraturan yang ada karena akan meningkatkan keamanan selama berkendara dan tidak membahayakan dengan pengendara lain. Kepolisian berhak menilang para pengendara yang tidak sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan. Berikut data para pengendara Vespa sebelum produksi tahun 1980 yang di tilang.

**Diagram B.1: Data Pengendara Vespa**



Sumber: Hasil Angket, Dioleh, Maret 2018

Dari Gambar B.1 menunjukkan bahwa pengendara Vespa produksi sebelum tahun 1980 yang berkendara di Surabaya lebih banyak Tidak pernah di tilang selama berkendara. Adapun pengendara yang ditilang bukan<sup>33</sup> di kenakan pasal 285 Undang-

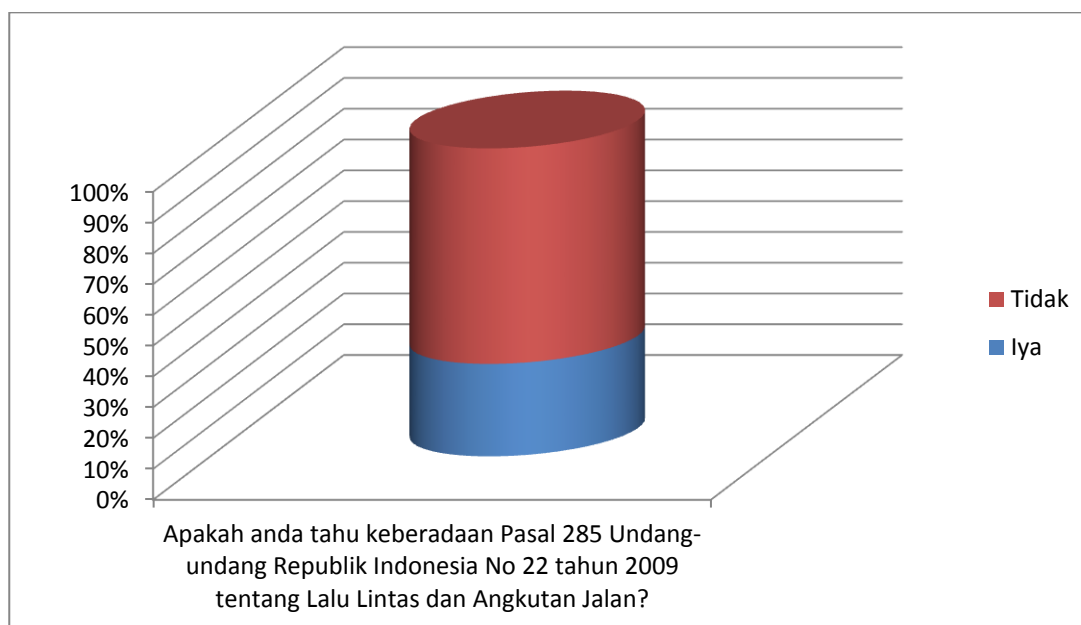
<sup>33</sup> Wawancara dengan Pembina Vespa Cowboy Surabaya, Nik Adam Rizali, Tanggal 2 Maret 2018



undang Republik Indonesia No 22 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Namun pasal 288 ayat (2) Undang-undang Republik Indonesia No 22 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan:

*“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana di maksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)”*



**Diagram B.2: Data Pengendara Vespa**

Sumber:Hasil Angket, Dioleh, Maret 2018

Dari Gambar B.2 bahwasanya kebanyakan pengendara Vespa produksi sebelum tahun 1980 di Kota Surabaya tidak mengetahui bahwa adanya pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia No 22 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang menyangkut tentang kelengkapan dan laik jalan sebuah kendaraan bermotor. Dapat di lihat dari hasil persentase bahwa 70% pengendara vespa tidak mengetahui Undang-undang tersebut. Pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia No 22 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan

*“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur*

*kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana di maksud dalam pasal 106 ayat (3) juncto pasal 48 ayat(2) dan ayat (3) di pidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)”*

Dari keseluruhan data yang di kumpulkan penulis membuktikan bahwa adanya tidak kesesuaian antara penegak hukum yaitu Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya dengan pengendara Vespa produksi sebelum tahun 1980 di Kota Surabaya. Hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis dengan Kepolisian berbeda dengan apa yang di temukan penulis saat wawancara dengan pengendara Vespa produksi sebelum tahun 1980 di Kota Surabaya.

Peraturan-peraturan yang ada, tidak di tegakkan sebagaimana harusnya sesuai dengan Undang-undang. Undang-undang yang dibuat tidak melihat kondisi dari masyarakat Kota Surabaya. Penerapan pasal 285 Undang-undang Republik Indonesia No 22 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan belum tepat sasaran penerapannya di kota Surabaya oleh SATLANTAS POLRESTABES Surabaya.

**C. Hambatan Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya dalam menerapkan pasal 285 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tahun terhadap kendaraan vespa produksi sebelum tahun 1980**

Dengan melihat luasnya kota surabaya ada beberapa penghambat dalam penerapan pasal 285 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu<sup>34</sup>:

1. Pengendara Vespa produksi sebelum tahun 1980 menghindar untuk di tilang

Hukum yang dimaksud dibuat tidak boleh bertentangan dengan ideologi Negara serta harus sesuai dengan kebutuhan dan kondisi masyarakat di mana Undang-undang tersebut di berlakukan.

Di kota Surabaya masih banyak masyarakat yang mengendarai Vespa produksi sebelum tahun 1980 di jalan raya, melihat hal tersebut maka pasal 285 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tidak sepenuhnya di tegakkan di Surabaya karena tidak sesuai dengan apa yang seharusnya tertulis di Undang-undang dengan kebutuhan masyarakat di kota surabaya.

Para pengendara Vespa banyak menolak untuk di tilang dengan alasan bahwa Vespa produksi sebelum tahun 1980 adalah barang antik dan langka. Standar

---

<sup>34</sup> Wawancara dengan personil Baur Tilang, Aiptu Maksum, Tanggal 2 Maret 2018

kendaraan di atur agar mencegah kecelakaan yang menyebabkan kematian. Para pengendara Vespa produksi sebelum tahun 1980 saat SATLANTAS melakukan Operasi Razia, pengendara sering melarikan diri dengan cara putar balik sembarangan dan sering juga terjadi menerobos petugas. Melihat hal ini kurangnya kesadaran pengendara Vespa produksi sebelum tahun 1980 dalam menaati peraturan yang ada sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Upaya Penanggulangan:

- a) Polisi tetap melakukan Penilangan terhadap Vespa produksi sebelum tahun 1980.
- b) Melakukan Operasi Razia dadakan agar para pengendara Vespa Produksi sebelum tahun 1980 tidak mengetahui secara langsung titik-titik mana di lakukan Operasi Razia yang di lakukan oleh Polisi
- c) Memberikan penyuluhan kepada club/komunitas Vespa tentang Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

## 2. Lemahnya peran serta masyarakat Kota Surabaya

Masyarakat adalah sekelompok orang yang membentuk sebuah sistem di mana sebagian besar interaksi adalah antara individu-individu yang berada dalam



kelompok tersebut. Hubungan hukum dengan masyarakat sangatlah erat dan tidak dapat dipisahkan satu sama lain. Masyarakat adalah tempat bagi berlakunya suatu hukum, hukum merupakan sarana utama bagi manusia melalui masyarakat untuk memenuhi segala keperluan pokok hidupnya dalam keadaan yang sebaik dan sewajar mungkin. Di Kota Surabaya masyarakat sangatlah berperan dalam penegakan hukum dan membantu penegak hukum.

Jalan raya adalah sarana yang umum yang di miliki masyarakat untuk melakukan mobilitas. Dalam lalu lintas yang di gunakan masyarakat adanya aturan yang berlaku demi terciptanya tata tertib berkendara. Masyarakat Kota Surabaya belum peka terhadap peraturan-peraturan yang berlaku di jalan raya. Macetnya Kota Surabaya terjadi kerana kondisi masyarakat yang tidak taat dengan peraturan lalu lintas dan menimbulkan kecelakaan di jalan raya. Lemahnya peran masyarakat Kota Surabaya dalam penegakan hukum yang berlaku membuat para penegak hukum khususnya Kepolisian bagian Satuan Lalu Lintas dalam bertindak di jalan raya.

Upaya Penaggulangan:

- a) Kepolisian melakukan pendekatan kepada masyarakat tentang Undang-undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas.

- b) Kepolisian lebih tanggap terhadap pengaduan terkait lalu lintas dari masyarakat.
- c) Masyarakat lebih peka terhadap hukum dan peraturan-peraturan yang berlaku agar sejalan dengan hukum yang ada.

### 3. Kurangnya Personel SATLANTAS POLRESTABES SURABAYA

Dalam penegakan hukum dibidang Lalu lintas di Kota Surabaya dibutuhkannya aparaturnya penegak hukum yaitu Polisi Satuan Lalu Lintas yang bertugas untuk mengatur keamanan dalam berkendara di jalan raya. Menurut bapak Aiptu Maksum<sup>35</sup> bagian tilang SATLANTAS Surabaya, dalam penerapan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kurangnya personel Lalu Lintas di Kota Surabaya karena Luas wilayah kota Surabaya yang Luas.

Para personel SATLANTAS tidak bisa mencakup secara keseluruhan titik-titik di Kota Surabaya tersebut. Kurangnya Sarana dan Fasilitas Pendukung yang dimaksud seperti kurangnya kendaraan untuk kepolisian dalam menjalankan operasi Razia, Biaya yang di butuhkan dalam melakukan Operasi Razia juga di butuhkan selain mengandalkan gaji pokok di Kepolisian untuk menafkahi keluarganya. Dalam menanggulangi hambatan-hambatan tersebut menurut

---

<sup>35</sup> Wawancara dengan personel Baur Tilang, Aiptu Maksum, Tanggal 2 Maret 2018

penjelasan bapak Aiptu Resi Wintolo<sup>36</sup> di SATLANTAS Surabaya ada unit Dikmas Lantas (Pendidikan Masyarakat Lalu Lintas) yang berfungsi untuk memberikan penyuluhan-penyuluhan dan pendekatan kepada Club/Komunitas Motor yang resmi maupun yang tidak resmi. Namun dalam penelitian yang dilakukan oleh penulis terhadap komunitas Vespa yang ada di Kota Surabaya, para pengendara Vespa produksi sebelum 1980 belum pernah di berikan penyuluhan maupun pendekatan oleh Kepolisian SATLANTAS Surabaya.

#### Upaya Penanggulangan

- a) Ditambahkannya personel Kepolisian bagaian SATLANTAS (Satuan Lalu Lintas)
- b) Menumbuhkan rasa peka terhadap lingkungan Lalu Lintas melalui di berikannya pembekalan dari Kepolisian
- c) Memberikan Sarana dan Fasilitas Pendukung kepada Polisi yang melakukan Operasi Razia

---

<sup>36</sup> Wawancara dengan personel TURJAWALI, Aiptu Resi Wintolo, Tanggal 15 Maret 2018

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Kota Surabaya merupakan kota terbesar kedua di Indonesia setelah Jakarta. Surabaya memiliki luas sekitar 350,54 km<sup>2</sup>. Kepolisian Resor Kota Besar Surabaya bagian SATLANTAS telah menjalankan tugas dengan sebagaimana seharusnya di Kota Surabaya

1. Penerapan pasal 285 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap kendaraan Vespa produksi sebelum tahun 1980

Dari hasil angket/kuesioner yang telah di kumpulkan penulis, pengendara Vespa produksi tahun sebelum 1980 di Kota Surabaya tidak pernah di tilang dengan pasal 285 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pihak kepolisian SATLANTAS POLRESTABES Surabaya tidak mau menerapkan pasal 285 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pihak kepolisian telah melakukan upaya penyuluhan peraturan-peraturan terhadap Club/Komunitas Vespa. Namun dalam kenyataannya Club/Komunitas Vespa yang di wawancarai penulis, belum pernah di berikan penyuluhan dari kepolisian.

2. Hambatan SATLANTAS dalam penerapan pasal 285 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Vespa produksi sebelum tahun 1980 yaitu:
  - a) Pengendara Vespa produksi sebelum tahun 1980 menghindar untuk di tilang
  - b) Lemahnya peran serta masyarakat Kota Surabaya
  - c) Kurangnya Personel SATLANTAS POLRESTABES SURABAYA

## **B. Saran**

Dalam pemakaian kendaraan bermotor, pemerintah membuat kebijakan masa berlakunya suatu kendaraan bermotor dan harus ada uji kelayakan kendaraan bermotor tersebut. Pemerintah diharapkan mengeluarkan peraturan yang sesuai kebutuhan masyarakat Kota Surabaya, menurut pandangan penulis ada beberapa pilihan pemerintah dalam mengawasi kendaraan Vespa produksi sebelum tahun 1980 yaitu:

1. Pihak Kepolisian SATLANTAS Kota Surabaya menindak tegas kendaraan Vespa Produksi sebelum 1980 yang tidak sesuai dengan Undang-undang Republik Indonesia No 22 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan .
2. Vespa produksi tahun sebelum 1980 melengkapi sesuai dengan Undang-undang Republik Indonesia No 22 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan agar dapat dinyatakan laik jalan.



## Daftar Pustaka

### Buku

Andrew R Cecil, et al, *Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Nuansa, Bandung, 2011.

Bambang Poermono, *Dalam Asas-asas Hukum Pidana*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002.

Hadari Nawawi, *Metode Penelitian Bidang Sosial*, Yogyakarta, Gajah Mada University Press, 2007.

Johan Nasution, Bahder *Metode Penelitian Hukum*. Mandar Maju: Bandung. 2008.

Lexy J. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, Jakarta, Pt. Raja Grafindo Persada, 2003.

Marjono Reksodipuro, *Kriminologi dan Sistem Peradilan Pidana kumpulan karanagn buku kedua*, Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum Lembaga Kriminologi Universitas Indonesia, Jakarta, 1997.

Rahardjo, Satjipto. *Masalah Penegakan Hukum (Suatu Tinjauan Sosiologis)*. Sinar Baru :Bandung.2001.

Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*. Bandung:PT Citra Aditya Bakti, 2014.

Soekanto,Soerjono. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*.Raja Grafindo Persada:Jakarta.2004.

Soerjono Soekanto *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, cetakan kelima :Raja Grafindo Jakarta.2004.

Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta, PT . Raja Grafindo Persada, 2003.

Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia Press, 1986.

Soerjono Soekanto. *Pengantar Penelitian Hukum* Rineka Cipta. Jakarta. 1983.

Suharsimi Harikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Jakarta Rineka Cipta, 2002.

Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Pidana*. Bandung: Refika Aditama, 2003.

#### Internet

<http://www.infobacan.com/2015/05/sejarah-vespa-piaggio-indonesia-model-klasik-modern.html>

[https://www.kompasiana.com/andreasmartin/vespa-dan-sejarah\\_54f3fac4745513992b6c84b1](https://www.kompasiana.com/andreasmartin/vespa-dan-sejarah_54f3fac4745513992b6c84b1)

<https://nickyaje.wordpress.com/2016/01/10/sejarah-vespa-masuk-di-indonesia/>

<http://polrestabessurabaya.com/main/tupoksi/lihat/27/satuan-lalu-lintas--satlantas->

<https://id.wikipedia.org/wiki/Vespa>

[http://www.vespa.com/id\\_ID/Heritage.html](http://www.vespa.com/id_ID/Heritage.html)

<https://www.bantuanhukum.or.id/web/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-raja/>.

<https://jatim.bps.go.id/statictable/2016/04/29/330/jumlah-penduduk-dan-laju-pertumbuhan-penduduk-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-jawa-timur-2010-2014-dan-2015.html>

### **Peraturan perundang-undangan**

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 tahun 2012 tentang Kendaraan

Kitab Undang-undang Hukum Pidana

### **Wawancara**

Hasil Wawancara Aiptu Resi Wintolo, Tanggal 15 Maret 2018

Hasil Wawancara Aiptu Maksum, Tanggal 2 Maret 2018

Hasil Wawancara Nik Adam Rizali, Tanggal 2 Maret 2018